



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Zhodnocení postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy v příspěvkové organizaci Ředitelství  
silnic a dálnic ČR

Evaluation of the Preparation Procedure for the Construction of the First Class Roads in the  
Contributory Organization of the Road and Motorway Directorate of the Czech Republic

Student: Bc. Lucie Hofreiterová

Vedoucí diplomové práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2019

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Lucie Hofreiterová**

Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: Zhodnocení postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy v příspěvkové organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Evaluation of the Preparation Procedure for the Construction of the First Class Roads in the Contributory Organization of the Road and Motorway Directorate of the Czech Republic

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Ředitelství silnic a dálnic ČR
  3. Analýza postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy
  4. Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení
  5. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce  
Seznam příloh  
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- BUTTON, Kenneth. *Transport Economics*. 3rd ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010. ISBN 978-1-84064-191-2.
- REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
- PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.
- VETEŠNÍK, P., L. JEMELKA, L. POTĚŠIL, E. VETEŠNÍKOVÁ, Z. ADAMEOVÁ a L. BOHUSLAV. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. 813 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 23.11.2018

Datum odevzdání: 26.04.2019



---

doc. Ing. Petr Tománek, CSc.  
vedoucí katedry

---

prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal  
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně. Přílohy č. 1, 5, 6, 7, dané mi k dispozici, jsem samostatně doplnila.

V Ostravě dne 11. 7. 2019



Bc. Lucie Hofreiterová

## OBSAH

1.	Úvod .....	5
2.	Ředitelství silnic a dálnic ČR .....	7
2.1	Odvětví dopravy .....	7
2.1.1	Charakteristika a financování dopravy .....	8
2.1.2	Význam dopravy v národním hospodářství .....	11
2.1.3	Regulační opatření v dopravě .....	12
2.2	Příspěvková organizace ŘSD .....	12
2.2.1	Legislativní východiska .....	13
2.2.2	Organizační struktura a lidské zdroje .....	14
2.2.3	Předmět činnosti a financování .....	16
2.2.4	Cíle a strategie ŘSD .....	18
2.3	Činnosti územního plánování pozemních komunikací .....	21
2.3.1	Výkon státní správy .....	21
2.3.2	Územní řízení .....	22
3.	Analýza postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy .....	24
3.1	Charakteristika postupu přípravy .....	24
3.1.1	Studie .....	24
3.1.2	Dokumentace EIA .....	25
3.1.3	Záměr projektu .....	26
3.1.4	Dokumentace pro územní rozhodnutí .....	27
3.1.5	Inženýrská činnost k územnímu rozhodnutí .....	28
3.1.6	Společné podmínky postupu přípravy .....	30
3.2	Příprava silnice I/44 Bludov – obchvat .....	30
3.2.1	Charakteristika silnice .....	31
3.2.2	Časový harmonogram postupu přípravy .....	33
3.3	Příprava silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí .....	37

3.3.1	Charakteristika silnice .....	38
3.3.2	Časový harmonogram postupu přípravy .....	40
3.4	Příprava silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih .....	45
3.4.1	Charakteristika silnice .....	45
3.4.2	Časový harmonogram postupu přípravy .....	47
4.	Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení .....	51
4.1	Zhodnocení analýzy postupu přípravy .....	51
4.1.1	I/44 Bludov – obchvat .....	51
4.1.2	I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí .....	54
4.1.3	I/44 Červenohorské sedlo – jih.....	56
4.2	Shrnutí analýzy postupu přípravy.....	57
4.3	Návrhy a doporučení ke sjednocení postupu přípravy .....	58
4.4	Vnější vlivy.....	60
5.	Závěr.....	62
	Seznam použité literatury .....	65
	Seznam zkratek .....	67
	Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
	Seznam příloh	
	Přílohy	

# 1. Úvod

Diplomová práce pojednává o postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy v příspěvkové organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD). ŘSD již od roku 1997 zajišťuje správu dálnic a silnic I. tříd. Odvětví dopravy patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Dopravu lze charakterizovat jako jeden z nejvýznamnějších článků mezi těžbou surovin, spotřebou a výrobou statků a také jako významný činitel v oblasti rozvoje služeb obyvatelstvu. Působnost dopravy je prakticky neomezená. Zahrnuje nejen propojení mezi městy a venkovem na území státu, ale i spojení mezi jinými státy a kontinenty.

Odvětví dopravy zajišťuje v rámci České republiky (dále jen ČR) veřejný sektor. Blok technické infrastruktury je spojen s rozvojem odvětvím jako je vodní a odpadové hospodářství, železniční infrastruktura, a právě zmiňovaná dopravní infrastruktura. Soukromý sektor, v rámci zajišťování správy, o tuto infrastrukturu nejeví příliš velký zájem, zejména protože se vyznačuje vysokými náklady a dlouhodobou návratností investic.

Připravenost a výstavba nových úseků silnic je v odvětví dopravy vysoce sledovaným tématem, už z několika důvodů. V případě výstavby silnic I. tříd, kde jde především o obchvaty měst a obcí z důvodu přetíženosti automobilové dopravy, jde o jejich nebezpečnost a vysoké emisní zatížení v území, kde v bezprostřední blízkosti žije obyvatelstvo. Pokud jde o výstavbu dálnic jedná se zejména o plynulou propojenost území jak ve vnitrostátním, tak v mezinárodním měřítku. Náklady na přípravu a výstavbu silnic a dálnic jsou značně vysoké, avšak připravenost státních i evropských rozpočtů zhoršuje skutečnost, že prioritní stavby nejsou dostatečně připraveny k samotné realizaci.

Cílem diplomové práce je zhodnocení klíčových činností, metod a postupů a navržení doporučení pro urychlení přípravy silnic I. tříd v organizaci ŘSD. Analýza postupů při přípravě silnic bude s ohledem na časovou náročnost prováděna od doby zadání záměru projektu do fáze získání územního rozhodnutí.

V rámci diplomové práce je stanovena hypotéza, že: „Při zamezení provedení nesprávných postupů, metod a činností se průměrná doba přípravy silnic zkrátí min. o 20 %“.

Teoretické informace budou čerpány z odborných publikací a praktická data zejména z interních materiálů sledované organizace. Prostřednictvím metody generalizující abstrakce budou vymezeny podstatné skutečnosti, které úzce souvisí s tématem práce. Cíl práce bude dosažen pomocí vertikální kvalitativní analýzy a za pomoci analogického odvozování budou



upraveny časové harmonogramy. Na základě průměrných hodnot bude vyhodnocena stanovená hypotéza.

Práce je rozdělena na dvě hlavní části. První část je teoreticko-metodická, která je věnována informacím získaných z odborných materiálů k problematice, jež souvisí s řízením a fungováním dané organizace. Druhou částí je část praktická, kde budou zejména za pomoci analýzy vymezeny podstatné činnosti v postupu organizace, na příkladech připravovaných silnic, které ovlivňují celkovou dobu přípravy.

Druhá kapitola se zabývá zejména představením příspěvkové organizace ŘSD, ale bude zde uveden i význam odvětví dopravy, který s tématem práce úzce souvisí. Bude uvedena charakteristika organizace, a to předmět činnosti, cíle, vize, strategie, organizační struktura, forma financování apod. V kapitole budou uvedeny všeobecné informace o působení organizace, ale také reálné výstupy, které v minulosti organizace provedla. Stručně bude vymezena právní úprava a legislativa, kterou daná instituce potřebuje ke své každodenní činnosti. V neposlední řadě bude kapitola obsahovat teoretické vymezení činností v rozsahu územního plánování v rámci veřejné správy.

Ve třetí kapitole bude provedena analýza činností, které jsou v organizaci prováděny za účelem získání územního rozhodnutí. Tato analýza bude realizována na příkladech skutečně připravovaných staveb silnic a u nich provedených činností. Jedná se o silnice: I/44 Bludov – obchvat; I/55 MÚK s ČD Přerov - Předmostí a I/44 Červenohorské sedlo – jih. U každé silnice bude proveden popis a zejména výčet prováděných činností. Ke každé činnosti bude uvedeno časové období, a to v měsících. Výstupem bude zjištění problematických investičních činností, respektive postupů, které vedou k prodloužení připravenosti liniových staveb.

Ve čtvrté kapitole bude provedena identifikace a zhodnocení klíčových činností a postupů, které ovlivňují dobu přípravy a následně budou interpretovány dosažené výsledky z provedené analýzy potřebné pro splnění cíle diplomové práce. Na základě skutečných výstupů budou v práci uvedeny návrhy na sjednocení a zkvalitnění postupů v přípravě silnic I. tříd od zadání záměru projektu do fáze získání pravomocného územního rozhodnutí. V neposlední řadě budou uvedeny vnější faktory, které svým působením nemůže organizace ŘSD příliš ovlivnit.

V závěru práce budou shrnuty výsledky dílčích částí diplomové práce, objasnění splnění předem vymezeného cíle a také zde bude uvedeno potvrzení či vyvrácení stanovené hypotézy.

## 2. Ředitelství silnic a dálnic ČR

V této kapitole bude představena státní příspěvková organizace ŘSD. Nejprve však bude stručně charakterizováno odvětví dopravy. V další podkapitole bude detailněji popsána organizace ŘSD z hlediska jejího významu v oboru silniční dopravy, zejména její financování, předmět činnosti, organizační struktura, cíle a strategie. Na závěr této kapitole bude podrobně charakterizován průběh získání územního rozhodnutí (dále jen ÚR) pro liniové stavby, v rámci české legislativy, které je zapotřebí představit pro využití znalostí v analytické části diplomové práce.

### 2.1 Odvětví dopravy

Odvětví dopravy má, v podmínkách ČR, v kompetenci Ministerstvo dopravy (dále jen MD). Pod pojmem doprava se skrývá především činnost, která je spojená s přemísťováním osob a věcí v různých objemech, strukturách a také v časových a prostorových souvislostech při použití nejrůznějších dopravních prostředků a technologií. Potřebnost dopravy se prolíná téměř v každém výrobním procesu, ať už se jedná o zemědělské či průmyslové odvětví národní ekonomiky. I v sektoru služeb se musí využívat dopravních procesů. Za službami se musí lidé buď dopravit samy, v případě škol, lékařů a obchodů, nebo se služba dopraví za nimi, například u dovozu balíků, návštěvy finančního poradce či sociální pracovnice. V souvislosti s ekonomickou analýzou je dopravní infrastruktura charakterizována jako soubor dopravních sítí včetně jejich vybavení s nejrůznějšími stavbami a zařízeními a také dopravních prostředků, které se na sítích pohybují. Z hlediska problematiky výstavby je tato infrastruktura definována jako soubor dopravních sítí a jejich vybavení.

Poptávku po dopravě chápeme jako statky a služby, které je poptávající ochoten koupit za určitý čas, za určitou cestu a na určitém místě, které umožňují užívání dopravy. Poptávka je zpravidla odvozená od touhy uspokojovat potřeby lidí, a tudíž nevzniká uvnitř dopravního sektoru. Nabídka souvisí s množstvím statků a služeb, které chtějí nabízející prodat na trhu, za určitou cenu, a v určitý čas na určitém místě. Patří sem služby veřejné dopravy, nabídka dopravních prostředků apod. Poptávku po dopravě zejména ovlivňuje cena dopravních služeb, úroveň příjmů uživatelů dopravy, ceny služeb alternativních odvětví, které uživatelé dopravy vnímají jako substituty, rozvoj technologií, které umožní nové způsoby dopravy a módní trendy. Nabídku ovlivňují institucionální požadavky a omezení, zejména regulační opatření a tržní podmínky, které udává stát, technologie využívané v dopravě, chování a cíle poskytovatelů a chování uživatelů dopravních služeb a jejich preference (Rektořík, Hlaváč, 2012).

### 2.1.1 Charakteristika a financování dopravy

Druhy dopravy se člení dle různých kritérií. Nejčastějším dělením je podle prostředí, ve kterém se nachází, a to pevninská, do které dále patří silniční, drážní, cyklistická, vodní, potrubní, pěší a ostatní, námořní a letecká doprava. Silniční doprava nemusí být podnikána jen za účelem přepravy z místa na místo, ale řidiči z ní mohou mít pouze radost. Tato aktivita je však spojována především s nepříznivými podmínkami pro životní prostředí (dále jen ŽP). Silniční infrastruktura v české dopravě zaujímá hlavní část, má zřetelně po potrubní síti největší délku. Silniční infrastruktura je mnohočetně využívána. Produktem dopravy je přeprava a dopravní technologie se skládají z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy. Mezi hlavní vlastnosti dopravy patří schopnost vytvářet rozsáhlou síť, schopnost dopravy přepravovat jakékoli množství materiálů a zboží, zabezpečení dopravy do libovolného místa v regionu, požadované nároky na rychlost přepravy, požadovaný stupeň časové jistoty dosažení cíle tzn. četnost spojů, určitý stupeň bezpečnosti dopravy, přiměřené náklady a také určitý stupeň poskytování jiných služeb během vlastního pohybu dopravního prostředku (Rektořík a kol., 2012).

Trochu jiné, avšak podobné členění dopravy uvádí Adamec (2008), který druhy dopravy člení z hlediska toho, v jakém prostředí, po jaké dopravní trase či jakým dopravním prostředkem je přeprava provedena, a to na:

- konvenční dopravu, která zahrnuje dopravu:
  - pozemní (silniční a železniční);
  - vodní (říční a námořní);
  - leteckou (vzdušná);
  - kombinovanou (kontejnerová, silniční vozidla /kamióny/ po železnici);
  - vesmírnou (kosmická, meziplanetární).
- nekonvenční dopravu, člení na:
  - potrubní (produktovody, potrubní pošta);
  - dopravníkovou (pásové, korečkové, šnekové, žlabové);
  - lanové visuté dráhy (kabinkové, sedačkové);
  - jednodráhové systémy (ALWEG, SAFEGE);
  - vznášedly (vzduchové, magnetické).
- spoje (doprava zpráv), zahrnují:
  - radiokomunikace, telekomunikace, poštu a internet.

Podle kritéria místa působnosti dopravu člení na:

- technologickou, nevyhnutelnou jako součást výrobního procesu;
- vnitrozávodní, uskutečňovanou uvnitř prostoru určitého závodu, firmy, společnosti apod.;
- příměstskou, uskutečňovanou v nejbližším okolí města ve vztahu k městské dopravě;
- vnitrostátní, uskutečňovanou na území určitého státu;
- mezinárodní, uskutečňovanou v dopravním styku dvou nebo několika států.

Na základě provozně-organizačního hlediska rozlišuje dopravu:

- veřejnou, uskutečňovanou pro cizí potřeby a přístupnou podle předem vyhlášených podmínek pro každého;
- neveřejnou, tj. doprava uskutečňovaná pro vlastní potřeby, např. pro firmu (závodová doprava - smluvní) apod.

A z provozně-technického hlediska člení dopravu na:

- hromadnou, charakterizovaná pravidelností, jízdním řádem a obvykle větším počtem přepravovaných osob jak osm;
- individuální, vykonávaná příležitostně bez dříve stanovených tras a jízdního řádu vlastním nebo používaným dopravním prostředkem (menší počet osob jako osm) (Adamec a kol., 2008).

Mezi odbornou veřejností panuje dlouhodobě shoda ohledně investic do dopravní infrastruktury. Pozitivem takovýchto investic je růstový faktor moderních ekonomik, stimulace ostatních sektorů hospodářství, dále také stimulace dlouhodobého ekonomického růstu, rychlejší a kvalitnější doprava povede k úsporám času a v neposlední řadě i k redukci nákladů (Rektořík a kol., 2012).

Jak tvrdí Button (2010, s. 14): „*Pevná složka dopravy obvykle podléhá značným úsporám z rozsahu. Jakmile je položena kolejová dráha, klesají mezní náklady na její používání, dokud není dosaženo maximální kapacity. To znamená, že obecně existuje minimální praktická velikost, pod kterou je dopravní infrastruktura neekonomická. Existují například minimální dopravní provozy, pod kterými není budování dálnic ekonomicky výhodné. Jak zdůraznil Michael Thomson, právě tyto rysy pevných a mobilních složek dopravy ovlivnily současné institucionální uspořádání v tomto sektoru. Poskytování vysokých nákladů, dlouhověkost*

*a rozsáhlá ekonomika spojená s pevnými složkami vytvořily tendence k monopolní kontrole, zatímco případ vstupu, pružnosti a nedostatku rozsahu má tendenci stimulovat hospodářskou soutěž v mobilním sektoru. Společně s mnoha dalšími zeměmi oficiální reakce v Británii na tuto situaci měla v minulosti tendenci být znárodněním a veřejným vlastnictvím dopravní infrastruktury a regulací hospodářské soutěže v mobilním sektoru. Národy se liší v tom, do jaké míry jsou aktiva fixní dopravy veřejně vlastněna (v některých zemích jsou například soukromé železnice, zatímco několik evropských států provozuje dálnice soukromě) a v druzích regulace uložených na mobilních faktorech, ale celkový dojem je konzistentní.“*

V obecné rovině se postupným vývojem zformovaly zásady financování provozu a rozvoje technické infrastruktury. Vlastnosti, jako je například dlouhý reprodukční cyklus a značně vysoký podíl fixních nákladů, jsou typické pro obory, které zahrnují odvětví technické infrastruktury. Na základě těchto vlastností je ovlivněn způsob financování a otázka z jakých zdrojů bude zajištění funkčnosti tohoto systému fungovat. Mezi zásady financování, které jsou v české infrastruktuře zpravidla dodržovány patří:

- provozní náklady je zapotřebí pokrývat tržbami v dostupné míře;
- pokud není první podmínka možná, musí zdroj financování pocházet z rozpočtu subjektu veřejné správy, který má zákonnou povinnost na fungování oboru;
- zdroje z těchto rozpočtů mohou být pokryt provozní náklady v plném rozsahu nebo z části formou dotace;
- výjimečně se vyskytuje financování rozvoje z výnosu, ale to není v technické infrastruktuře příliš obvyklé. Běžněji se používá úvěr.

Nejčastější financování v případě silniční infrastruktury i těch dalších, je z rozpočtové soustavy veřejné správy, tzn. státu vč. státních fondů, krajů, obcí ale ve značné míře i z nadnárodních programů (Rektořík a kol., 2012).

Významným ukazatelem sociálně-ekonomické a technické úrovně ve státě je rozsah a kvalita dopravy. Zdroje financování, které plynou do odvětví dopravy lze rozdělit na veřejné a alternativní. Do veřejných zdrojů spadají finance z rozpočtu MD, z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI), dále z rozpočtu krajů a obcí a také zahraniční fondy a finance z programů Evropské unie (dále jen EU). Státní rozpočet je nejdůležitějším komponentem veřejných rozpočtů, v němž se nachází v kapitole dopravy především výdaje na budování dopravní infrastruktury celostátního významu, což jsou dálnice, dříve rychlostní silnice, silnice I. třídy či modernizace železnic. Prostřednictvím strukturálních fondů lze na tyto

projekty získat finanční podíly z EU. V současné době je aktuální OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014–2020 (dále jen OPD), ve kterém je uvolněno přibližně 123 mld. Kč. Další forma financování je z krajských rozpočtů. Povinnost zajistit dopravní obslužnosti na území kraje v samostatné působnosti vychází z § 35 zákona o krajích, reálně došlo k převedení dopravní obslužnosti na kraje od roku 2005. V oblasti dopravy kraje musí zabezpečit nejenom základní dopravní obslužnosti ale také správu silnic II. a III. tříd. Podílí se na investičních akcích, údržbě komunikací a rekonstrukcích. Často jsou kraje vlastníci letišť a zabezpečují řízení některých vodních cest. Ve své kompetenci mají kraje schvalování územních plánů a tímto ovlivňují podobu dopravní infrastruktury a určují i polohy koridorů, dálnic a silnic I. tříd. Další je financování z municipálních rozpočtů. Obce a města pro své území zajišťují dopravní obslužnost v rámci své samostatné působnosti, a to na základě zákona č. 128/2000 Sb. o obcích. Obce jsou vlastníci a správci místních komunikací a mají povinnost je spravovat a udržovat a samozřejmě vynakládat finanční prostředky na jejich rozvoj. Obce a města mohou mít majetkové podíly v letištích, případně se spolupodílet na správě vodních cest. Obce mají velký vliv na podobu dopravních cest, ovlivňují ji skrze schvalování svých územních a strategických plánů rozvoje území. Za alternativní zdroje lze považovat úvěry od domácích a zahraničních bank, vybírání přímých poplatků za využívání dopravní infrastruktury, ale také financování za spoluúčasti soukromých subjektů, např. PPP projekty. Podstata PPP projektů spočívá ve spolupráci se soukromým sektorem, ten vybuduje na zakázku od státu určité dílo a provozuje ho po dobu 20 až 30 let (Peková a kol., 2012).

### **2.1.2 Význam dopravy v národním hospodářství**

Význam dopravy je nepostradatelný v uspokojování potřeb obyvatelstvu a také v rozvoji národní i mezinárodní turistiky. Přepravení činnost v dopravě čím dál více ovlivňuje ekonomiku dalších odvětví národního hospodářství. Má výrazný vliv na kulturní a ostatní společenskou činnost. Budování a udržování komunikačního propojení má za účel sloužit hospodářskému rozvoji z hlediska společenského zájmu a infrastruktury. Bez dopravní a telekomunikačních sítí si nelze moderní ekonomiku dnes ani představit. Ve vyspělých zemích pracuje asi každý šestý pracovník ve sféře dopravy anebo v průmyslových odvětvích, které souvisejí s výstavbou nebo provozem dopravní infrastruktury. Přínos veškeré dopravy lze vidět ve zvýšených ukazatelích, které zaznamenávají kvalitu života a komplexnost produkčních systémů v zemi (Krajčovič a kol., 2019).

Jak tvrdí Button (2010, s. 13): „*Pravděpodobně nejdůležitější charakteristikou dopravy je, že není ve skutečnosti požadována sama o sobě. Jinými slovy, poptávka po dopravě je odvozená,*

*ale její vhodné ustanovení umožňuje výhody nesčetných dalších, nekonečných přínosů pro ně. Je významným prostředníkem pro zlepšení osobního blahobytu a pro takové věci, jako je hospodářský rozvoj. Lidé si obecně přejí cestovat tak, aby v cílovém místě určení bylo možné získat určitou výhodu. Výlet sám o sobě co nejkratší. Samozřejmě, jsou tu radostní jezdci a turisté, ale bývají v menšině. Podobně uživatelé nákladní dopravy vnímají dopravu jako náklady na svou celkovou výrobní funkci a snaží se ji minimalizovat všude tam, kde je to možné. Odvozená povaha poptávky po dopravě je často zapomínána v každodenní debatě, ale je základem veškeré ekonomiky dopravy.“*

### **2.1.3 Regulační opatření v dopravě**

Odvětví dopravy má vysoký strategický význam v ekonomické, politické, kulturní a bezpečnosti oblasti, proto stát musí omezovat, z hlediska struktury a podmínek, některé subjekty, které dopravní statky a služby nabízejí. Z pohledu teorie statků je doprava statkem smíšeným. V odlišných oblastech dopravy a ostatních zemích se tato míra a podoba státních zásahů často liší. Protože se s ekonomikou dopravy nepojí jen pozitivní přínosy, je zapotřebí zajistit i regulační opatření. Jedná se o legislativní proces, ochranu hospodářské soutěže, o ochranu ŽP, také o regulaci v oblasti bezpečnosti a o zajištění schvalovacích prvků výstavby vybraných zařízení dopravní infrastruktury (Rektořík a kol., 2012).

Názor na regulační opatření vystihuje ve své knize Button (2010, s. 14): „Doprava vytváří značné vnější účinky (z nichž nejzřejmější jsou přetížení a znečištění), a jak říká Thomson, je důležité, aby byly přinejmenším omezeny škodlivé účinky dopravy a přinejlepším proběhlo její zlepšení. S tím souvisí i nedokonalé znalosti poskytovatelů dopravy a zejména jejich neschopnost předvídat relativně krátkodobou změnu poptávky. Regulace je proto často oprávněná k zajištění toho, aby nadměrná konkurence v době snížené poptávky nesnižovala kapacitu dopravního systému do té míry, že by nemohla uspokojit vyšší poptávku během vzestupu. A konečně, existují politické - ekonomické argumenty, že doprava je sociální službou, která by měla splňovat spíše potřebu než poptávku, a proto je třeba tradiční tržní síly doplnit, aby se zajistilo, že se bude tento širší sociální provoz v dopravě provozovat spíš než jen jednoduchý motiv zisku“.

## **2.2 Příspěvková organizace ŘSD**

Ředitelství silnic a dálnic ČR je státní příspěvkovou organizací zřízenou ministrem dopravy a spojuje na základě Zřizovací listiny ze dne 11. 12. 1996 ve znění dodatků č. 1 z 10. března 2000, č. 2 z 21. dubna 2000, č. 3 z 28. června 2001, č. 4 z 18. 9. 2001, č. 5 z 26. 11. 2002

a č. 6 z 21. 7. 2005, č. 7 ze dne 17. 9. 2007, č. 8 ze dne 18. 1. 2010, č. 9 ze dne 14. 4. 2010 a dodatku č. 10 ze dne 26. 11. 2012 a dodatku č. 11 ze dne 11. 3. 2016, v souladu s ustanoveními zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Činnost organizace řídí její generální ředitel jmenovaný ministrem dopravy. Generální ředitel jedná jménem organizace v pracovním styku, v komunikaci s veřejností a zastupitelskými orgány, dále při jednání před soudy, orgány státního zastupitelství a správními orgány. Novým generálním ředitelem je od 3. května 2019 Ing. Pavol Kováčik, PhD., MBA.

Dne 1. července 1967 bylo založeno Ředitelství dálnic Praha, současné Ředitelství silnic a dálnic ČR. Poté 8. září 1967 došlo k poklepání základního kilometrovníku československých dálnic a k obnovení stavby dálnic v Československu, jež byla předtím dvakrát přerušena. Plány na vznik nové organizace, která bude zajišťovat investorskou, správní a údržbovou činnost při výstavbě a provozu dálnic v ČSSR vznikly v roce 1966. V tehdejším Středisku pro rozvoj silnic a dálnic (SRSD) sice fungoval pro investorskou přípravu výstavby dálnice dálniční odbor, z důvodu stálého nárůstu prací na přípravě výstavby a blížícího se začátku vlastní stavby se však počítalo s tím, že kromě SRSD bude zřízeno ještě Ředitelství dálnic. Při svém vzniku mělo Ředitelství dálnic Praha (ŘD) necelých 70 zaměstnanců. Podle zákona o československé federaci z roku 1968 došlo od 1. dubna 1969 k rozdělení podniku. Pro území ČSR zůstalo Ředitelství dálnic Praha s dislokovaným pracovištěm v Brně, z bratislavského pracoviště vzniklo pro území SSR samostatné Ředitelství dálnic Bratislava (RD). České ředitelství podléhalo ministerstvu dopravy ČSR, slovenské spadalo pod ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SSR. Dnem 1. dubna 1971 bylo zřízeno federální ministerstvo dopravy (FMD), které převzalo řízení ŘD i RD od rušených národních ministerstev dopravy. Nynější ŘSD bylo zřízeno k 1. 1. 1997, na základě rozhodnutí č. 12 164/96-KM ze dne 4. prosince 1996 o splynutí více organizací do jednoho celku (Zřizovací listina ŘSD, 2019).

### **2.2.1 Legislativní východiska**

Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy. Organizace se při svém hospodaření řídí právním řádem ČR, především pak těmito obecně závaznými právními předpisy:



- zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, v platném znění;
- zákonem č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, v platném znění;
- zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění;
- zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění;
- zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění;
- zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, v platném znění;
- zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění;
- zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění (Výroční zpráva ŘSD, 2017).

### **2.2.2 Organizační struktura a lidské zdroje**

ŘSD je státní příspěvkovou organizací, která spadá pod MD, avšak vnitřní organizační struktura je určena organizačním řádem, který je směrnicí generálního ředitele a základní vnitřní výchozí akt organizace. Tato směrnice stanoví pravidla a zásady vnitřního řízení, dále uspořádání a organizační členění. V organizačním řádu je uvedena působnost organizace, hlavní činnosti a také odpovědnost daných organizačních útvarů, jejich kompetence a vzájemné poměry. Mezi hlavní povinnosti vedoucích zaměstnanců je budování a zdokonalování systému strategického a efektivního řízení a důsledné vyhodnocování pracovních výstupů a výsledků. Vzhledem k potenciálu nižších zaměstnanců, jsou povinni se soustředit na maximální využití jejich znalostí a pracovního výkonu. Na základě pozorování silničního vývoje u nás i ve světě musejí umět vyhodnotit tyto nové poznatky, tak aby byl přínos pro organizaci co nejvyšší.

Pomocí sdílení společných cílů by měli vedoucí pracovníci využívat všech výhod týmové spolupráce a současně se soustředit na procesy v organizaci, které vedou k hlavním výstupům společné práce. Vzhledem k celostátní působnosti organizace, jsou její správy a závody umístěny po území celé České republiky. Generální ředitelství ŘSD (dále jen GR ŘSD) se nachází v hlavním městě. Kromě Středočeského kraje, ve kterém správu silnic vykonává závod Praha, se v každém samosprávném kraji nachází kontaktní pracoviště. Každá správa je členěna na úsek výstavby, úsek provozní a ekonomický. Organizace má velmi rozmanitou vnitřní organizační strukturu. Nejdůležitější odbory, které spolupracují na cílech a strategiích v rámci

přípravy výstavby silnic I. tříd jsou dislokovány pod úsek generálního ředitele - úsek výstavby, a to je oddělení koncepce a technické přípravy, oddělení plánování staveb, oddělení investic, přípravy a realizace a samostatné oddělení životního prostředí. Tyto oddělení se dále člení na další úseky. Rozsáhlou vnitřní organizační strukturu zachycuje příloha č. 1 diplomové práce (Organizační řád ŘSD, 2019).

K 31. 12. 2017 zaměstnávala organizace zhruba 1 929 zaměstnanců, z toho 1 151 zaměstnanců pro kancelářské a vedoucí práce a 778 dělnických profesí. Vývoj zaměstnanosti v roce 2017 odpovídal probíhajícím změnám podle požadavků vedení, avšak je nutno konstatovat, že i v současné době chybí na trhu dostatek kvalifikovaných zaměstnanců, a i organizace pocítila tento tlak, zejména v technických profesích. Organizace zaměstnává asi 128 zaměstnanců, kteří pobírají starobní důchod. Z celkového počtu pracovníků je 684 žen a nejvyšší počet, a to 686 zaměstnanců je ve věku 51 – 60 let. Ve kvalifikační struktuře zaměstnanců zauímají nejvyšší počet osoby s úplným středním odborným vzděláním a na druhém místě osoby s vysokoškolským vzděláním II. Stupně. Organizace do budoucna předpokládá, že vývoj zaměstnanců bude odpovídat druhu a objemu stanovených úkolů a bude v souladu s potřebou systemizovaných pracovních míst (Výroční zpráva ŘSD, 2017).

Každý rok probíhá v organizaci několik školicích programů pro zaměstnance. Mezi nejzásadnější patří kurz Mezinárodní federace konzultačních inženýrů (dále jen FIDIC). Cílem certifikovaného školení je účastníkům poskytnout výklad vzorových smluvních podmínek mezinárodní federace konzultačních inženýrů, tyto se používají ve více než polovině světové výstavby. Zaměstnanci byly seznámeny s červenou a žlutou knihou. Zelenou knihu pro stavby menšího rozsahu byly proškoleni zástupci středisek správy a údržby dálnic na jednodenním školení na Zelenou knihu. Navazující školení FIDIC podstoupili právníci odboru GR ŘSD a právníci z jednotlivých správ a závodů., ti měli možnost se dotazovat na praktické příklady. Dále bylo zorganizováno školení nových metodik (finanční nároky, metodika variací, metodika pro časové řízení) pro ředitele správ, ředitele úseků výstavby a právníky. Jako další pokračovala manažerská školení zaměřená na konkrétní potřeby zaměstnanců. Tato školení umožňují lépe plánovat personální rezervy vedoucích zaměstnanců, identifikovat a dále rozvíjet jejich manažerský potenciál. Pro zaměstnance jsou dostupné benefity, které jsou hrazeny z prostředků fondu kulturních a sociálních potřeb, a to příspěvky na stravování zaměstnanců, příspěvky na různé kulturní a sportovní aktivity, příspěvek na penzijní pojištění zaměstnanců, poskytování bezúročných půjček, příspěvek na rekreaci a permanentky do kulturních zařízení (Výroční zpráva ŘSD, 2017).

### 2.2.3 Předmět činnosti a financování

Mezi hlavní úkoly v souladu se zřizovací listinou plní organizace ŘSD zejména úkoly spojené se zabezpečením realizace schválené dopravní politiky, zabezpečuje rozvoj a územní ochranu silnic I. tříd a dálnic. Státní příspěvková organizace ŘSD byla zřízena zejména za následujícími účely:

- zajištění hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy, s jejich součástmi a příslušenstvím;
- zabezpečit údržbu a opravy dálnic a silnic I. třídy s jejich součástmi a příslušenstvím;
- zajištění výstavby a modernizace silnic a dálnic s jejich součástmi a příslušenstvím;
- zabezpečit a plnit závazky státu, vyplývající z koncesionářských smluv;
- sledovat a vyhodnocovat důsledky rozložení rizik mezi státem a koncesionáři po dobu výstavby, provozování a údržby dálnic;
- zajistit podklady pro vymezení koncepcí v oblasti silnic a dálnic;
- zabezpečit činnosti souvisejí se zakrýváním, odstraňováním a likvidací nepovolených reklamních zařízení na dálnicích a silnicích I. třídy a v jejich ochranných pásmech a plnit tak funkci správce komunikace dle zákona.

V rámci své činnosti spolupracuje s orgány státní správy, kterým poskytuje podklady a napomáhá zpracovávat stanoviska. Pro získání, a hlavně efektivní rozdělení prostředků, zpracovává návrhy a zdůvodnění a v souladu s podklady dohlíží na hospodárné využití těchto finančních zdrojů. Prvotně organizace zajišťuje činnosti všeho druhu pro přípravu a realizaci výstavby nových i stávajících dopravních staveb. Dále se podílí na zpracování technických podkladů, které slouží pro jednotnou technickou základnu všem účastníkům procesu přípravy a realizace. Co se týká majetkové účasti, organizace zajišťuje výkon majetkového správce, vede majetkovou evidenci a je provozovatelem informačního systému pozemních komunikací. Dále se organizace podílí na zajištění prohlídek mostů, vydává silniční mapy a vede evidenci a statistiky o silnicích a dálnicích. ŘSD také provádí poradenskou, konzultační a zkušební činnost v oboru silničního hospodářství. V neposlední řadě se musí starat o provoz a rozvoj systému výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v ČR a vykonává řadu dalších činností, které souvisejí s konceptem organizace (Výroční zpráva ŘSD, 2017).

Činnost Organizace je financována z příspěvku poskytovaného SFDI na smluvním základě, ze státního rozpočtu ČR, ze státního rozpočtu krytý příjmem z EU, ze zdrojů mezinárodních institucí, případně z dalších finančních zdrojů. SFDI je nejdůležitějším článkem v získání prostředků na přípravu, realizaci, modernizaci a opravy pro dálnice a silnice I. třídy. SFDI byl

zřízen zákonem a je právnickou osobou, podřízenou MD. Pro ředitelství silnic a dálnic plní činnosti, jako je vydávání závazných pravidel pro financování výstavby, modernizace, oprav a údržby dopravní infrastruktury v rozsahu akcí, které jsou uvedeny v rozpočtu schvalovaném Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR. Také schvaluje závazné postupy pro výběrová řízení při poskytování příspěvků a vydává zásady financování výstavby, modernizace, oprav a údržby dopravní infrastruktury ve střednědobém výhledu. Finanční prostředky jsou v rozpočtu pro ŘSD vyčleněny v rámci těchto kategorií:

- položky oprav a údržby a provozní výdaje včetně mýta;
- doplatky probíhajících akcí - jedná se o akce, u kterých probíhá pouze dofinancování nebo akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění;
- ostatní programy (globální položky);
- příprava akcí;
- akce v realizaci - jedná se o akce, u nichž v rozpočtovém roce pokračuje významná stavební činnost, akce zahájené do 30. června aktuálního roku a jsou uvedeny v rozpočtu jmenovitě a akce zahajované později jsou uvedeny v globální položce;
- nově zahajované akce, které jsou uvedeny v globální položce.

Příprava akcí je plně uvedena v rozpisu přípravy, ten je aktualizován a zveřejňován na webu MD. Akce, na nichž se dokončuje příprava v daném roce a zároveň se tímto roce zahajuje realizace tvoří výjimku, a tato příprava je vedena v rámci výdajů na danou jmenovitou akci. Od roku 2007 do roku 2013 byly některé významné stavby financovány nebo spolufinancovány z prostředků fondu EU, který se jmenoval Operační program doprava na období 2007-2013. Z tohoto programu byla možnost čerpat zdroje až do roku 2015. I u tohoto zdroje financování SFDI vykonává roli zprostředkujícího subjektu. Hlavním přínosem začlenění SFDI do implementační struktury OPD 2007- 2013 je výrazné zjednodušení a zrychlení systému proplacení prostředků EU, což umožňuje nejen rychlejší čerpání prostředků přímo z fondů EU, ale rovněž přispívá k dodržování lhůt splatnosti faktur vystavených zhotoviteli staveb dopravní infrastruktury. V květnu roku 2015 Evropská komise schválila Operační program Doprava pro období 2014 – 2020.

Kromě OPD může ŘSD využívat i finanční prostředky, které nabízí Nástroj pro propojování Evropy (dále jen CEF). Tento nástroj umožňuje poskytovat finanční pomoc EU na rozvoj transevropských sítí (dále jen TEN-T), je zaměřen na podporu projektů v odvětvích dopravy, telekomunikací a energetických infrastruktur a také k využívání potenciální synergie mezi

těmito odvětvími. CEF je v oblasti dopravy nejvíce zaměřen na podporu investic do nové silniční sítě, případně pro obnovu a modernizace stávající. Zejména se zaměřuje na přeshraniční úseky, odstraňování úzkých míst a v územích, kde chybějí hlavní a globální síť TEN-T. V souvislosti s horizontálními prioritami v oblasti dopravy se soustřeďuje na systémy řízení. Dalším nástrojem EU, který využívá ŘSD v oblasti moderních systémů, které napomáhají zlepšení řízení dopravního provozu je projekt CROCODILE. Tento projekt mj. zajišťuje společný postup České republiky, Rakouska, Německa, Slovenska, Polska, Maďarska, Slovinska, Itálie, Rumunska, Řecka a Kypru při zavádění nařízení Evropské komise, které se týká poskytování informačních služeb o bezpečných a chráněných parkovacích místech, poskytování dopravních informací a informací o cestování (Rozpočet SFDI, 2019).

#### **2.2.4 Cíle a strategie ŘSD**

Jak už z předmětu činnosti vyplývá, ředitelství silnic a dálnic má svou hlavní vizi ve výstavbě silniční infrastruktury v takovém měřítku, aby se dopravní infrastruktura v České republice mohla rovnat ostatním členským zemím v EU. Tato vize je však velice náročná a dlouhodobá. Jeden z hlavních cílů je údržba stávajících dálnic a silnic I. Třídy. Údržba není až tak složitá, technická vybavenost ŘSD není problémem, avšak údržba materiálů je velice nákladná. Proto se ŘSD podílí ve vývoji a výzkumu, takových technologií a materiálu, které by v konečném důsledku mohli zmírnit finanční náročnost. Zvýšená pozornost je věnována systematickému ověřování stavu vozovek silnic a dálnic a operativnímu odstraňování zjištěných závad v rámci možností daných prostředky na údržbu a opravy. Dalším cílem organizace je příprava staveb a vše co s ní souvisí. Nejsou to jen velké stavby dálnic, ale výstavba obchvatů obcí a měst, které se potýkají s intenzitou dopravy v takové míře, která není dlouhodobě udržitelná.

V tomto případě se organizace, a hlavně její vedoucí, ale i řadový zaměstnanci aktivně spolupodílí na vypracování takových právních norem a předpisů, které umožní efektivní využití v přípravě staveb. Problematické jsou především činnosti, které vedou k získání územního a stavebního povolení. Časová náročnost je zde kritická. I u prioritních akcí se za 10 let nepodařilo dosáhnout úspěchu a dovést stavby ke zdárné realizaci. Postupem času však v legislativě k přípravě i složitějších staveb probíhají velké změny. Nejenom v častých novelách právních aktů ale i v procesu řízení samotné organizace. Lze uvést pár příkladů změn, které nastaly oproti minulému období. V roce 2013 proběhla změna stavebního zákona, a to v případě staveb, které podléhají stavebnímu povolení, a to: „Stavební povolení ani ohlášení stavebnímu úřadu nevyžadují stavby: nadzemní a podzemní komunikační vedení sítí elektronických komunikací; podzemní a nadzemní vedení přenosové nebo distribuční soustavy

elektriny; vedení přepravní nebo distribuční soustavy plynu; rozvody tepelné energie a související technologické objekty; vedení sítí veřejného osvětlení, včetně stožárů a systémů řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky“ (Stavební zákon, 2019).

Dle novely zákona 334/1992 Sb., ze dne 1. 4. 2015 se odvozy za trvale odňatou půdu ze zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF) nestanoví pro stavby pozemních komunikací ve vlastnictví státu. Pro upřesnění požadavků, které souvisejí s výstavbou objektů, v soukromém vlastnictví ale i ve vlastnictví státu a jiných orgánů podřízených jinému ministerstvu nebo i stejnému, pro výstavbu samostatné silnice, se ŘSD od počátku snaží najít nejlepší východiska. K dnešnímu dni má ŘSD uzavřené rámcové smlouvy nebo metodické postupy se společností ČEZ Distribuce, a. s., s Českou telekomunikační infrastrukturou a. s. (dále jen CETIN), se společností RWE GasNet, s. r. o. a dále se státní organizací Správou železniční dopravní cesty a také se státními podniky Povodí a Lesy ČR. Tyto postupy usnadní upravit práva a povinnosti smluvních stran. Nadále probíhají jednání pro uzavření rámcových smluv jak se státním pozemkovým úřadem, tak s organizační složkou státu Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových (dále jen UZSVM). Pro ochranu korupčního jednání, může ŘSD z „volné ruky“ zadávat jen služby do 100 000 Kč a stavební práce do 250 000 Kč. Dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách musí organizace postupovat jednotně a v rámci zmíněného zákona. Taktéž musí dodržovat podmínky ŽP a řídit se zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Od roku 2015 probíhá Koncepce rozvoje odpočívek na dálnicích a silnicích I. Třídy v majetku ŘSD. Všechny tyto změny snad povedou k urychlení přípravy staveb silnic a dálnic. Více o těchto změnách hlavně po praktické stránce, bude uvedeno v kapitole 3 a 4 této diplomové práce.

ŘSD má ve své správě dálnice, rychlostní silnice<sup>1</sup> a silnice I. třídy. V současné době má organizace v majetku 5 642,598 km silnic I. tříd a 1 243,78 km dálnic. K pozemním komunikacím jako silničním objektům náleží i stavby mostní, podjezdy, železniční přejezdy a stavby tunelů. Nejvíce dálnic se nachází ve Středočeském kraji, nejméně je v kraji Pardubickém. Ve středočeském kraji se také nachází nejvíce silnic I. třídy a nejméně jich je v hlavním městě Praze. Počet a délka mostů činí v ČR na dálnicích 1 012 82 ks o délce 666 km. Na dřívějších rychlostních silnicích je uveden počet mostů 618 o délce 44 511 km a na silnicích I. třídy 3 302 kusů o délce 114 937 km. Počet podjezdů je v České republice 640 na dálnicích

---

<sup>1</sup> pozn. k 1. lednu 2016 byla kategorie rychlostních silnic zrušena a naprostá většina rychlostních silnic byla přearažena do kategorie dálnic

a na silnicích I. třídy je jich 1 421, přejezdů vlastní organizace 206. Výstavba tunelů na pozemních komunikacích není v ČR prioritní, protože je velice náročná jak na výstavbu, tak na údržbu a také neexistují taková území, kde by byla výstavba tunelů žádoucí. Přesto jich má organizace v majetku hned několik. Na dálnicích jich vlastní osm a na silnicích I. tříd je tunelů 22. ŘSD od 1. 1. 2010 na dálnicích a vyznačených úsecích silnic I. třídy vybírá Mýtné. Mýtnému podléhají motorová vozidla o největší povolené hmotnosti přes 3.500 kg. Mýtné se vybírá pomocí systému elektronického mýta (ŘSD, Délky a další data komunikací, online).

Při přípravě a výstavbě staveb dálnic a silnic I. třídy vystupuje ŘSD jako objednatel, zadavatel a investor. Mezi služby, které si organizace nechává zpracovat od soukromých subjektů, patří zejména studie, záměry projektu (dále jen ZP) včetně hodnocení ekonomické výhodnosti stavby (dále jen HDM-4), dokumentace pro územní rozhodnutí (dále jen DÚR) a dokumentace pro stavební povolení (dále jen DSP). Ale také Inženýrské činnosti (dále jen IČ) k získání správních rozhodnutí. Dále zadávací dokumentace stavby a jiné služby, jako například audit bezpečnosti, studie o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen EIA), předběžné geotechnické a geologické průzkumy (dále jen GTP), průzkumy vozovek a tak dále. V rámci výstavby se jako hlavní soutěží zhotovitele stavebních prací, podrobné geotechnické průzkumy, archeologické průzkumy a dohledy, autorský dozor, nebo technický dozor investora a koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Organizace tak v tomto směru spolupracuje s významnými společnostmi na trhu, které se zabývají projekční činností a realizací staveb a tím významně ovlivňuje trh podnikatelů, hospodářský vývoj těchto organizací a výrazně přispívá k zaměstnávání lidí ve stavebním oboru.

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR obstarává a rozvíjí systém jakosti pozemních komunikací. Mezi tento systém patří ucelený souhrn technických a smluvních předpisů, dále metodických pokynů a přehledy schválených materiálů a výrobků. Všechny potřebné informace lze nalézt na webových stránkách Politika jakosti pozemních komunikací. Kromě závazných právních předpisů, dle kterých se organizace řídí při svém hospodaření a zabezpečování chodu, je povinna, respektive její zaměstnanci, plně využívat při činnostech spojených s přípravou silnic I. tříd, nespočet nejenom interních předpisů, směrnic a metodik. Pro úplnou představu o množství takovýchto dokumentů, se dá uvést, že jde o několik dokumentů týdně, kdy se jedná buď o nový předpis či o jeho aktualizaci nebo novelizaci. Mnohdy se stane, že když už se nějaký pokyn dostane k zaměstnancům, jeho platnost již není aktuální. Seznamy směrnic a dalších předpisů k činnostem organizace budou uvedeny v příloze č. 2 a 3 této diplomové práce.

## **2.3 Činnosti územního plánování pozemních komunikací**

V této kapitole budou uvedeny teoretická východiska v povolování pozemních komunikací. Nejprve budou stručně popsány kompetence a působnost institucí ve státní správě, které mají povinnost vystupovat v procesu územního plánování a následně bude charakterizováno územní řízení, zejména z hlediska přípravy silničních staveb podle stavebního zákona a v rámci organizace ŘSD.

### **2.3.1 Výkon státní správy**

Ve věcech dálnic, silnic, místních komunikací a dalších veřejných komunikací provádějí výkon státní správy silniční správní úřady, a jsou jimi MD, krajské úřady, obecní úřady obcí s rozšířenou působností, další obecní a celní úřady a újezdní úřady. Pro dálnice výkon působnosti silničního správního úřadu vykonává Ministerstvo dopravy. Z hlediska ŘSD je jako jeho hlavní činnost vydávání stavebního povolení (dále jen SP) a stanovisek k projednávání připravovaných dokumentací k těmto stavbám dálnic. Mezi jeho další činnosti patří, rozhodnutí o zařazení, vyřazení či zrušení dálnic nebo silnic I. tříd a také povoluje zvláštní užívání těchto na těchto silnicích. Další výkon státní správy se týká politiky územního rozvoje, kdy MD vystupuje jako dotčený orgán v procesu územního plánování a uplatňuje svá stanoviska v rámci řešení dálnic a silnic I. tříd. Jako nadřízený správní orgán ministerstvo rozhoduje o opravných prostředcích vůči rozhodnutím krajských úřadů. Podstatnou část agenty představuje zpoplatnění užívání pozemních komunikací, vyjadřuje se ke sporům mezi provozovatelem a poskytovatelem systému elektronického mýtného. S výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy, působnost silničního a speciálního stavebního úřadu pro silnice I. třídy vykonává Krajský úřad.

ŘSD se tedy na krajský úřad obrací ve věcech územního rozhodnutí a stavebního povolení pro silnice I. tříd a samozřejmě, že krajské úřady a jeho odbory, vystupují v roli dotčeného orgánu státní správy (dále jen DOSS), a s tím souvisí vydávání stanovisek k projektovým dokumentacím a účast zástupců krajského úřadu na jednáních o věcech týkající se připravovaných staveb silnic. Tento úřad povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. tříd, tam kde trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje. Také rozhoduje o změně kategorie a zařazení pozemních komunikací pro silnice II. a III. tříd a uplatňuje svá stanoviska ve věcech územního plánování a řízení. Obecní úřady obcí s rozšířenou působností vystupují v roli speciálních stavebních úřadů pro dopravní infrastrukturu na silnicích II. a III. tříd. Pokud není k této věci příslušné MD nebo krajský úřad, zejména pro ŘSD uplatňují tyto obce svá stanoviska



v územních řízeních připravovaných staveb. Tyto určené silniční správní úřady provádějí výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací na základě zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a vydávají předmětná povolení v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Vetešník a kol., 2016).

### 2.3.2 Územní řízení

Než může organizace ŘSD vůbec přistoupit k projektování dokumentace pro územní rozhodnutí a dalším činnostem vedoucím k získání územního rozhodnutí (dále jen ÚR) musí být pro předmětnou stavbu silnice vymezen koridor, kterým je dle ust. § 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona: „*plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury*“. Dalším předpokladem ke snadnějšímu povolování silničních staveb je status veřejně prospěšné stavby, kterou je dle ust. § 2 odst. 1 písm. l) stavebního zákona: „*stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci*“. Pokud stavba silnice spadá pod toto označení, lze dle zákona č. 184/2006 Sb. (zákon o vyvlastnění), práva k pozemkům pod touto stavbou vyvlastnit, pokud je ovšem nelze získat dohodou nebo jiným způsobem.

Proces získání ÚR je ovšem daleko složitější. Činnostmi, které je zapotřebí provést před žádostí o ÚR je mnoho. Jedná se zejména o vypracování studie, zpracování a schválení ZP Ministerstvem dopravy, pro některé stavby i získání stanoviska o posuzování vlivů na životní prostředí apod. Tyto činnosti budou ovšem zkoumány především v další kapitole. V procesu územního řízení (dále jen ÚŘ) vystupuje ŘSD jako žadatel. Žadatel musí k žádosti o ÚR doložit souhlas k umístění stavebního záměru. ŘSD však souhlas nedokládá, z důvodu toho, že pro požadovaný stavební záměr je stanoven účel vyvlastnění. Dále dokládá závazná stanoviska dotčených správních orgánů, rozhodnutí dotčených orgánů nebo další doklady týkající se zvláštních právních předpisů. V žádosti žadatele nesmí chybět stanoviska vlastníků a smlouvy s těmito vlastníky veřejné dopravní a technické infrastruktury (dále jen VDTI), neboť se jedná o vybudování nové veřejné dopravní infrastruktury. A samozřejmě dokládá dokumentaci pro územní rozhodnutí. I když podle stavebního zákona obsahové náležitosti DÚR stanoví prováděcí právní předpis, je i tak vhodné si předem ověřit u stavebního úřadu, podle jakého předpisu má být dokumentace předložena. V tuto chvíli může nastat situace, kdy předložená žádost není obsahově v pořádku, a tak stavební úřad (dále jen SÚ) písemně vyzve žadatele o doplnění podkladů do předem stanoveného termínu. Tento proces může být ze strany SÚ zopakován několikrát.

V častých případech se v podmínkách ŘSD objevuje situace, kdy není doloženo stanovisko, rozhodnutí nebo jiný důležitý podklad z důvodu nečinnosti třetí strany. Může se jednat o nedoložení podkladů ze strany zhotovitele PD, nečinnosti poskytovatele IČ, ale také kvůli nedohodnutí podmínek vyřešení určité situace v rámci organizace. Po řádném doplnění SÚ zahajuje územní řízení formou oznámení o zahájení ÚŘ. Dále nařídí ústní jednání nebo od něho může upustit jsou-li mu dostatečně známy poměry a podklady pro posouzení žádosti. V rámci ŘSD se však dobře osvědčil takový přístup, kdy se strany domluví a ve spolupráci se SÚ uskuteční veřejné jednání v místě připravované stavby, tzn. na území dotčených obcí. Identifikuje všechny účastníky řízení a písemně či za pomoci úřední desky oznámí místo konání. V mnoha případech tak může již od začátku řízení projednávat námítky účastníků, a tak se s nimi vypořádat snadněji a rychleji. I přesto však musí být řádně stanovena lhůta, do kdy mohou účastníci uplatnit své námítky a dotčené orgány svá stanoviska.

U rozsáhlých liniových staveb s velmi velkým počtem účastníků je proces vydání územního rozhodnutí velice náročný a zdlouhavý. Zejména v situacích, kdy se do územního řízení přihlásí buď místní spolky nebo místní občané kteří vůbec nesouhlasí s umístěním silnice či mají neobjektivní požadavky, nebo i svazky ochránců přírody, které mají možnost se přihlásit jako účastníci a někdy požadují neuskutečnitelné podmínky. I s těmito námitkami se musí SÚ řádně vypořádat a musí vhodně určit, zda se jedná o přípustné připomínky dle zákonů a dalších právních předpisů. Organizace ŘSD se snaží stavebnímu úřadu vyhovět a pomoci v co nejvíce záležitostech, ale ani tak nelze v některých situacích zabránit vleklému procesu povolování silničních staveb. Proti rozhodnutí je možné odvolat se v řádné lhůtě k nadřízenému správnímu orgánu a ten buď může odvolání zamítnout vůči nedostatečnému odůvodnění nebo vrátit rozhodnutí příslušnému úřadu s nařízením přezkoumání celého procesu (Stavební zákon, 2019).

### **3. Analýza postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy**

Tato kapitola je zaměřena na analýzu přípravného procesu, který v organizaci ŘSD probíhá za účelem získání ÚR pro stavby silnic pozemních komunikací. Analýza bude provedena na příkladech skutečně připravovaných silnic a u nich provedených činností. Jedná se o silnice; I/44 Bludov – obchvat, I/55 MÚK s ČD Přerov - Předmostí a I/44 Červenohorské sedlo – jih. U každé silnice bude charakterizován dopravní význam, stav přípravy a důležitá data. Detailně bude uveden popis a zejména výčet provedených činností s časovými intervaly. U každé stavby silnice bude zhotoven model časového harmonogramu přípravy. Následně bude provedena deskripce jednotlivých částí investiční přípravy. Důraz není kladen na kvantitu provedených činností, ale na jejich kvalitu. Výstupem bude zjištění nedostatků v provedení klíčových investičních činností, které vedou k prodloužení doby získání územního rozhodnutí u liniových staveb.

#### **3.1 Charakteristika postupu přípravy**

Mezi hlavní fáze přípravy silnic patří studie, EIA, záměr projektu, DÚR a získání ÚR. Pod těmito pojmy se však skrývá mnoho činností, které vedou k pravomocnému nabytí územního rozhodnutí o umístění stavby silnice. Zahájením investiční přípravy, pro potřeby této diplomové práce, se v rámci ŘSD rozumí buď zpracování záměru projektu nebo žádost o vydání posouzení na ŽP.

##### **3.1.1 Studie**

V rámci zahájení přípravy předmětné stavby se nejprve musí vyhotovit vyhledávací studie, ve které se určí zejména varianty dopravního řešení. Vyhledávací studie je prvním krokem k zahájení přípravy stavby silnic, na jejím základě se totiž upravují zásady územního rozvoje a územní plány jednotlivých obcí, tak, že vložением záměrů do těchto strategických dokumentů se vymezí zájmové území stavby a její koridor. Další studie mají zcela jiný charakter a mohou se zpracovávat kdykoliv je potřeba během doby přípravy, patří mezi ně studie proveditelnosti (dále jen SP), účelnosti a technická studie. Tento krok přípravy nebude v rámci posuzovaných staveb analyzován, protože koridory pro liniové stavby se utváří na základě dlouhodobých studií a projednávání, ve kterém se se zohledňují zejména přírodní a civilizační hodnoty v území, ale také dopravní, technická a ekonomická hlediska připravovaných záměrů (Interní materiály ŘSD, 2019).

### 3.1.2 Dokumentace EIA

Dalším nezbytným krokem je zpracování dokumentace EIA, která posuzuje vlivy na ŽP. Nejprve je třeba si ověřit, zdali posuzovaná stavba patří mezi záměry, které se budou posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jestli záměr tomuto posouzení podléhá určí příloha č. 1 tohoto zákona. Je však nutné předložit oznámení odboru životního prostředí a zemědělství příslušnému Krajskému úřadu, a tak si tento úkon ověřit. Pokud předmětná stavba nepodléhá posuzování, vydá příslušný odbor závěr zjišťovacího řízení, kde určí podmínky pro projektové dokumentace a následnou realizaci. Pokud záměr podléhá tomuto posouzení musí ŘSD zadat zpracování dokumentace EIA. Hlavní část této dokumentace tvoří průzkumy v zájmovém území, jedná se o biologický, hydrologický, dendrologický průzkum, dále rozptylová, hluková a migrační studie a v neposlední řadě se sledují veškeré dopady z hlediska ŽP na obyvatelstvo v dotčeném území. Doba, ve které se musejí provést veškeré tyto průzkumy a studie je minimálně jeden kalendářní rok, protože zpracovatel musí zaznamenat jak jarní, tak podzimní období. Jakmile je dokumentace zpracována, podá se žádost o vydání závazného stanoviska na Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP). V téměř všech případech MŽP nařídí zpracování posudku autorizovanou osobu pro zpracování dokumentace a posudku, která má oprávnění vykonávat toto posouzení.

V případě velkých liniových staveb se oznámí datum veřejného projednání, na kterém probíhá popis posuzovaného záměru a dotčené osoby mohou podávat svá stanoviska. Následně se MŽP zabývá řešením uplatněných písemných připomínek a ty, které jsou oprávněné zapracuje do rozhodnutí. Po tomto kroku vydává MŽP závazné stanoviska EIA, a stanoví lhůtu pro nabytí právní moci. Proces EIA bývá u liniových staveb časově velice zdoluhavý, a proto se stanoviskem EIA zabývá organizace již od samého počátku přípravy a proces se překrývá s dalšími činnostmi, které probíhají souběžně, jako například zpracování záměru projektu. Ovšem v DÚR musejí být veškeré požadavky ze stanoviska zapracovány a odůvodněny případné odlišnosti. Na základě novely zákona o posuzování vlivů na ŽP s účinností od 1. 11. 2017, však ke každému navazujícímu řízení včetně územního musí být vydáno verifikační závazné stanovisko od příslušného úřadu, které posoudí změny dokumentace oproti posuzovanému záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na ŽP. Do doby před účinností novely toto stanovisko příslušný úřad nevydával nebo jen vydával sdělení o nevydání, pokud změny nebyly významné. Další změnou je doba platnosti stanoviska, před novelou byla 5 let a žádostí o navazující řízení byla tato platnost automaticky prodloužena na dobu neurčitou. Po novele se však platnost stanoviska musí sledovat až do doby vydání posledního

stavebního povolení, a to platí pro všechny stanoviska EIA, i pro ty stavby, kterým byl platnost přerušena podáním žádosti o navazující řízení (Zákon o posuzování vlivů na ŽP, 2019).

### 3.1.3 Záměr projektu

Dalším krokem je zpracování, a hlavně schválení záměru projektu. ZP musí být zpracován dle směrnice č. V-2/2012, změna č. 4, která upravuje postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu a příkazu ředitele úseku výstavby (dále jen ŘÚV) č. 1/2013, prováděcí pokyn ke směrnici. ZP musí obsahovat především tyto náležitosti:

- návaznost na schválené koncepce a programy;
- popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu;
- požadavky na technické řešení;
- specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů;
- územně technické podmínky;
- majetkoprávní vztahy;
- hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů;
- požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby;
- shrnutí HDM4 a shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu;
- rozpis nákladů;
- přílohy.

Dále se jedná o nákladové a časové ukazatele. ZP musí obsahovat tabulky, a to termínů přípravy a realizace akce, bilanci plánovaných investičních potřeb a zdrojů financování a specifikaci stavebních objektů a provozních souborů a jejich náklady. Součástí většiny záměrů je zpracování hodnocení ekonomické efektivnosti projektu programem HDM4, které se zpracovává dle vlastního prováděcího pokynu, vydaného MD a SFDI. Garantem poskytování aktuálních vstupních dat je ŘSD ČR. Program HDM-4 porovnává různé varianty investic se stávajícím stavem bez investování. Použití jednotného systému zajišťuje, že výsledky hodnocení silničních a dálničních staveb PK jsou na všech úrovních srovnatelné. U velkých staveb (s celkovými náklady nad 1,8 mld. Kč s DPH) musí být součástí ZP vždy oponentní posudek (dále jen OP) projektu. V oponentním posudku mohou být uvedeny požadavky na přepracování dokumentace. V tomto případě je nejlepší svolat jednání s odborem koncepce a technické přípravy a projednat tyto připomínky.

Součástí takového záměru projektu musí být vyhotoveno stanovisko k oponentnímu posudku, které zpracovává zaměstnanec ŘSD, je v něm obsaženo vyjádření ke každé úpravě dokumentace nebo řádné odůvodnění či vysvětlení nezpracování požadované změny. V rámci konceptu dokumentace musí úsek výstavby správy předkládat záměr odboru koncepce a technické přípravy. Tento odbor předloží písemné stanovisko ke konceptu záměru a může požadovat dopracování připomínek do čistopisu. Jakmile je vypracován čistopis správa předkládá žádost o schválení záměru projektu již zmiňovanému odboru koncepce, ten následně zajistí schválení záměru ředitelem úseku výstavby a centrální komisí MD a doloží příslušné správě schvalovací doložku. Pokud dojde k navýšení stavebních nákladů stavby v dalším stupni přípravy, a to v DÚR nebo v DSP, o 10 % má ŘSD povinnost bezodkladně připravit a předložit CK aktualizaci záměru projektu (Směrnice č. V-2/2012, 2019).

### **3.1.4 Dokumentace pro územní rozhodnutí**

Po schválení záměru projektu centrální komisí mohou být zahájeny práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí. DÚR by měla být zpracována podle směrnice pro dokumentaci staveb PK ze dne 9. srpna 2017, která je dostupná na stránkách pjkp.cz. Tato směrnice upravuje zhotovení dokumentace staveb pozemních komunikací, dále stanoví působnost účastníků dokumentační přípravy a podobu zpracování dokumentace. Třídí dokumentaci stavby podle účelu, ke kterému má sloužit a stanovuje její obsah. Dále by měla být DÚR zpracována dle aktuálně platných vyhlášek o dokumentacích pozemních komunikací. Je nutné si na prvním výrobních výboru určit závazné podmínky a sepsat zápis z tohoto jednání pro účely zabránění pozdějších nejasností mezi zadavatelem a zpracovatelem. Mezi související dokumentace, které je potřeba zpracovat k DÚR patří zejména:

- polohopisné a výškopisné zaměření;
- dokumentace GTP;
- předběžný GTP;
- předběžný hydrogeologický průzkum;
- biologický průzkum;
- průzkum stávajících migračních tras;
- hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz;
- posouzení dlouhých mostů;
- dokumentace ZPF a LPF;
- expertní posudek DÚR;

- posouzení na odtokové poměry;
- studie pozemkových úprav;
- záborový elaborát;
- odhad stavebních nákladů.

V některých případech se může jednat pouze o aktualizaci těchto dokumentací, z důvodů zpracování již v předchozím stupni. Zásadní podklad pro územní rozhodnutí je určitě záborový elaborát stavby, ve kterém se určí rozsah a druh pozemků určených k výstavbě silnice. V rámci geotechnického průzkumu se určí technické předpoklady pro zpracování optimálního technického řešení. Na základě studií, které mají vliv na životní prostředí se vymezuje rozsah speciálních úprav, z hlediska živočichů, rostlin a celkových zásahů na území. Dokumentace ZPF a LPF slouží jako podklad pro vydání rozhodnutí o vynětí ze zemědělského a lesního půdního fondu (dále jen LPF). Celková dokumentace pro ÚR musí obsahovat písemné i grafické části, v rozsahu stanovené směrnice. Organizace si stanoví výrobní výbory, tzv. jednání za účasti projektantů a dalších zástupců dotčených orgánů a projednávají nejenom technické požadavky na dokumentaci. Povinnost projednávat dokumentace mají správy se zástupci odboru koncepce a technické přípravy ŘSD a také jim je předkládat k internímu posouzení na základě směrnice GŘ č. 6/2018 o zásadách spolupráce mezi GŘ a jednotlivými organizačními útvary při přípravě investičních staveb s účinností od 1. 5. 2018. Před účinností této směrnice byly DÚR expertně posuzovány jinými projektovými firmami. V rámci konceptu mohou být uplatněny připomínky ze strany objednatele a ty musí být zapracovány do čistopisu dokumentace, o všem by měly být vyhotoveny písemné záznamy, aby se předešlo případným komplikacím (Směrnice pro dokumentaci staveb, 2019).

### **3.1.5 Inženýrská činnost k územnímu rozhodnutí**

Souběžně se zpracováním DÚR by již měla probíhat inženýrská činnost pro získání územního rozhodnutí o umístění stavby silnice. V předchozích letech inženýrská činnost probíhala zejména v účasti zaměstnanců, ti si připravovali veškeré podklady a žádali o vyjádření, stanoviska a rozhodnutí. I dnes tato situace nastává, ale jen v případech přípravy menších investičních akcí nebo s pomocí technické účasti zpracovatelů DÚR. Současný stav v organizaci se spíše zaměřuje na zadání inženýrské činnosti projekčním firmám, které již zaměstnávají osoby, kteří mají v této problematice nemalé zkušenosti, a také dostatek času a prostředků. Tato situace však není mnohdy optimální. I když mají firmy stanovené závazné termíny, nastává problematika kontroly ze strany objednatele. Stávají se případy, kdy

objednatel nemůže dostatečně objektivně posoudit vzniklé situace, jako nedodání stanovisek ze strany třetích stran, nebo nedohodnutí řádného postupu v průběhu činností k získání ÚR. V takových případech se musí objednatel spoléhat na kvalitní úroveň poskytnutých údajů ze strany zařizovatele inženýrské činnosti. Stanoviska a vyjádření, které jsou potřeba získat k DÚR a k žádosti o ÚR jsou od následujících dotčených subjektů:

- Ministerstvo dopravy;
- Ministerstvo ŽP;
- Ministerstvo obrany;
- Ministerstvo vnitra;
- Krajské ředitelství Policie ČR;
- Policie ČR – dopravní inspektorát;
- Silniční správní úřad;
- Krajský úřad, odbor životního prostředí a odbor památkové péče;
- Obec s rozšířenou působností, odbor ŽP a odbor památkové péče;
- Drážní správní úřad;
- Správa dopravní a železniční cesty;
- správce povodí, správce vodního toku;
- Národní památkový úřad;
- dotčené obce;
- Úřad pro civilní letectví;
- Obvodní báňský úřad;
- Státní energetická inspekce;
- správci inženýrských sítí.

Všechny dokumenty mohou obsahovat připomínky k dosavadnímu řešení DÚR nebo k dopracování požadavků do dalšího stupně. Získat je potřebné i souhlasy s navrženým záměrem, jedná se o tyto; souhlas o uspořádání silniční sítě, souhlas o vodách, o odnětí půdy nebo k dotčení pozemků do 50 m od okraje lesa. Rozhodnutí se vydává o ochraně přírody a krajiny (chráněné druhy, krajinný ráz), o státní památkové péči atd. K žádosti o ÚR musí být tyto doklady platné. Přehled postupu při řešení uzavírání smluv s vlastníky Inženýrských sítí bude obsahem přílohy č. 4 diplomové práce. Ve třech tabulkách budou uvedeny tři postupy při řešení přeložek inženýrských sítí v rámci rámcových smluv a metodického pokynu, a to postup řešení energetických přeložek, kdy je vlastníkem ČEZ Distribuce a. s., postup řešení přeložek



plynárenského zařízení, kdy je správcem RWE GasNet, s. r. o. a zajištění přeložek telekomunikačních sítí, kdy je vlastníkem nebo správcem sítě Česká telekomunikační infrastruktura, a. s. (Interní materiály ŘSD, 2019).

### **3.1.6 Společné podmínky postupu přípravy**

Veškeré fáze přípravy neboli zpracování výše uvedených dokumentací, musí být řádně projednáno a schváleno na schůzce o přidělených finančních prostředcích, která probíhá za přítomnosti odpovědných zaměstnanců správ a závodu na Generálním ředitelství v Praze. Výstupem je smlouvou o poskytnutí finančních prostředků na dané období. V rámci organizace ŘSD, musí být na veškeré požadované služby vypsána veřejná zakázka (dále jen VZ) podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve kterém jsou stanoveny pravidla zadavatelů, povinnost dodavatelů, informace o uveřejňování veřejných zakázek atd. Typ a druh veřejné zakázky se odvíjí od výše předpokládané hodnoty služeb a počtu účastníků veřejného řízení. Nejčastěji se ke zpracování dokumentací používá poptávkové řízení nebo rámcová smlouva, která je již uzavřena dle zákona o zadávání VZ s odbornými projektovými společnostmi na určitou vyčerpatelnou finanční částku.

Soukromé firmy musí splňovat požadavky, které jsou u nich prověřovány již v zadávacím řízení na rámcovou smlouvu. Rámcové smlouvy se uzavírají dle předmětu činností, a to buď na projektové práce, na geotechnické průzkumy, na autorský dozor, specializované činnosti či právní služby a jiné. Podklady, které musí obsahovat každá VZ jsou tyto; odůvodnění VZ, návrh smlouvy a zvláštní obchodní podmínky (dále jen OP/ZOP), které obsahují zejména rozsah služeb, termín dodání, předpokládanou hodnotu, metodiku zpracování, kvalitativní podmínky a počet dodání. Další společnou záležitostí v rámci těchto fází přípravy, jako je zadání veřejných zakázek na dokumentace, projednávání konceptů, změny smluv, nebo jiné činnosti tohoto typu musí být projednány v technicko dokumentační komisi, která je složena ze členů úseku výstavby a zástupců ekonomického úseku, popřípadě externích osob. O jednání musí být sepsán zápis, který obsahuje termín, předmět projednávané věci, případné připomínky a podpisy všech přítomných.

## **3.2 Příprava silnice I/44 Bludov – obchvat**

Jedná se o stavbu silnice I/44 Budov – obchvat, kdy se v aktuální době řeší výkupy pozemků a zároveň budou podány žádosti o stavební povolení zejména hlavní trasy a s ní souvisejících

stavebních objektů. Dopravní význam této stavby a zároveň celého tahu I/44 od Mohelnice po Šumperk spočívá především s budováním dálničního tahu D35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice. Ten spolu s dálnicí D11 představuje další volitelnou tzv „severní trasu“ spojující Čechy a Moravu. Silniční tah I/44 na trase obcí, jako je Mohelnice, Zábřeh na Moravě, Šumperk, Jeseník, Mikulovice a také státní hranice s Polskem tvoří důležitou komunikační osu celého regionu od jihu po sever. Prakticky se jedná téměř o jedinou vhodnou komunikaci, která umožňuje spojení bývalých okresních měst Šumperka a Jeseníku s krajským městem Olomoucí, a to v souvislosti s pracovní mobilitou velmi pozitivně ovlivní obyvatelstvo. Nová trasa I/44 obchvatu Bludova nejenom umožní lepší přístup do velmi vyhledávané rekreační centrální oblasti Jeseníků, ale hlavně uleví od dopravní intenzity těm obcím, ve kterých je stávající I/44 vedena jako průtah těmito obcemi.

Nejhorší lokalitou, co se týče bezpečnosti je Bludovský kopec, kdy to důkazy o nehodovosti v této lokalitě jasně dokazují. Směrové, výškové a šířkové parametry stávajících silnic I/11 a I/44 jsou značně nevyhovující a také neodpovídají současným nárokům na komunikace takového významu. Realizací stavby se výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a k zabezpečení plynulosti silničního provozu. Realizací stavby dojde k odsunutí tranzitní dopravy z centra města Šumperka na obchvatovou komunikaci, což přispěje ke zlepšení životního prostředí v těchto sídlech a nepochybně i k napravení životního prostředí v sídlech dotčených obcí, kdy bude tranzitní doprava přesunuta do extravilánů. V návaznosti na další připravovanou stavbu silnice I/11 Postřelmov – Chromeč dojde ke zlepšení propojení města Šumperka s okolními obcemi i s dalším územím kraje. Zahájení realizace obou staveb by mělo být datováno ke stejnému termínu, pokud vize ŘSD bude úspěšná. Nepochybně by se tímto počinem ušetřilo mnoho jak finančních nákladů, tak efektivní využití pracovní síly. Ovšem také může nastat problém s nedostatkem stavebního materiálů, nebo s vysokým emisním a hlukovým zatížením příslušného území, kde bude výstavba staveb prováděna (Informační leták I/44 Bludov - obchvat, 2019).

### **3.2.1 Charakteristika silnice**

Zájmové území stavby se nachází mezi obcí Postřelmov a městem Šumperkem. Dotýká se katastrálních územích pěti obcí, a to Postřelmov, Bludov, Sudkov, Dolní Studénky a městem Šumperk. V tabulce 3.1 budou uvedena všechna důležitá data o předmětné stavbě, bližší popis pak bude charakterizován dále v textu. Pro představu o připravované silnici je v příloze č. 5 doložena přehledná situace.

**Tabulka 3.1: Přehled dat o silnici I/44 Bludov - obchvat**

Data		Popis
Název stavby	I/44 Bludov - obchvat	
Druh stavby	novostavba	na území 5 k.ú.
Kategorie	S 21,5/100	plocha vozovek 121 153 m <sup>2</sup>
Délka vč. přivaděče	6 905 m	hlavní trasa 5 635 m
Počet SO	130	výstavba nových, úprava stávajících
Mostní objekty	21	o celkové délce 1 219 m
MÚK	2	MÚK Postřelmov, MÚK Šumperk-jih
Ostatní křižovatky	3	2 okružní, 1 styková
PS	3	o celkové délce: 716 m
Přeložky IS	38	vodohospodářské objekty
	14	elektro objekty
	7	přeložky plynu
	8	drážní objekty
Předpokládaná cena	3 207 909 675 Kč bez DPH	data z DSP

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

V říjnu roku 2004 byla do provozu uvedena stavba I/44 Postřelmov – obchvat, a právě na MÚK v oblasti Postřelmova navazuje trasa obchvatu Bludova. Dále je trasa přeložky vedena po násypu a překračuje řeku Moravu, řeku Desnou a železniční trati Zábřeh – Bludov a Šumperk – Bludov. Trasa končí v místech připojení na stávající silnici I/44 na okružní křižovatku v Šumperku. Obchvat bude od místa napojení na MÚK Postřelmov po MÚK Šumperk–jih vedena ve čtyřpruhovém, směrově rozděleném uspořádání a její celková délka činí 5 635 m. Od prostoru v místě MÚK Šumperk-jih bude pak vedena 1 270 metrů dlouhým přivaděčem v kategorii S 9,5/80 do místa napojení MÚK v Šumperku. na stávající silnici I/44 v Šumperku. Výhledem je pokračování silnice I/44 v kategorii S 11,5/80 do Rapotína, u níž však nyní příprava nebyla zatím zahájena, v případě dobudování bude na okružní křižovatce v tomto místě vybudovány zárodky větví.

Nutnou součástí stavby silnice jsou další stavební objekty (dále jen SO). Mezi silniční objekty patří již zmiňovaný přivaděč, dvě mimoúrovňové křižovatky (dále jen MÚK), a to MÚK Postřelmov, která řeší propojení stávající komunikace I/44 Postřelmov – Bludov s novým obchvatem Bludova a MÚK Šumperk – jih, která řeší propojení hlavní trasy s přivaděčem města Šumperk v intravilánu. Dále jsou součástí výstavby dvě okružní křižovatky a jedna styková. Dále také uvažuje s výhledem stavby obchvatu I/11 Postřelmov – Chromeč, který bude navázán na okružní křižovatku na začátku stavby. Styková křižovatka na přeložce silnice III/3704

Bludov –Sudkov v km 0,073 bude řešit připojení účelové komunikace vedoucí k průmyslovému areálu MJM Litovel, a. s, z důvodu výstavby se jejich stávající komunikace bude demolovat, a proto je povinnost ŘSD tuto cestu nahradit. Nutné je vybudování několika mostních objektů. Nejvýznamnějším a také nejnákladnějším mostem je bezpochyby SO 204 Most na silnici I/44 přes trať ČD Zábřeh – Bludov, který sebou nese stavební náklady v řádech milionů. Také bude nutná výstavba přeložek stávajících silnic nižších tříd. V rámci stavby budou dále realizovány přeložky inženýrských sítí, a to plynovodů STL a VTL, vodovody a kanalizace, vedení VVN, VN a NN, sdělovací kabely a řada přeložek vodotečí, melioračních kanálů a úprav meliorací.

V souvislosti s výstavbou dvou nadjezdů, dojde k úpravám trakčního i zabezpečovacího drážního vedení. Dalšími objekty jsou přístupy na pozemky, které se do DÚR dopravovaly až v průběhu územního rozhodnutí. Jedná o pásy podél silničního tělesa v území, kde nejsou realizovány pozemkové úpravy, za účelem zajištění přístupu. Tyto pásy budou vykoupeny v rámci majetkoprávní přípravy a po dokončení stavby silnice budou předány do vlastnictví a správy jednotlivým obcím, na jejichž katastru se nachází. Nebude na nich realizována žádná konstrukce vozovky a povrch bude zatravněn. Výstavby komunikace bude probíhat převážně na zemědělsky využívaných pozemcích. Dojde k trvalému odnětí ze ZPF o celkové výměře 43,6702 ha a k dočasnému odnětí o výměře 1,3176 ha. Stavba bude realizována v nezastavěném území a v inundačním území řek Moravy a Desné, kde se rozkládají významné regionálními a nadregionálními biokoridory a biocentry. Proto bude výstavbou obchvatu dotčena i řada vodních ploch a dojde tak k přeložkám místních toků a řek (Interní materiály ŘSD, 2019).

### **3.2.2 Časový harmonogram postupu přípravy**

V následující tabulce 3.2 bude uveden časový harmonogram činností a vydání rozhodnutí související s přípravou silnice I/44 Bludov – obchvat. Tučně jsou znázorněny termíny, a to zahájení přípravy, kterým se rozumí žádost o vydání stanoviska o posouzení vlivů na ŽP a ukončení první fáze přípravy, tzn nabytí právní moci ÚR. Celková doba přípravy je rozdělena s ohledem na termíny časového harmonogramů od datumu zahájení po datum získání ÚR na dobu v letech. A skutečnou dobu trvání činností, které vedly k získání ÚR v uvedených měsících.

**Tabulka 3.2: Časový harmonogram přípravy silnice**

Činnost / Rozhodnutí	Datum dodání /vydání	Doba (v měsících)
Posouzení vlivů na ŽP		
Žádost o vydání	16.11.2007	23,5
Závazné stanovisko	30.10.2009	
Záměr projektu		
Předložen ke schválení	15.1.2010	36,5
Aktualizace ZP - dokončení	7.12.2011	
Podpis ředitele správy	26.1.2012	
Schválení MD ČR	6.2.2013	
Dokumentace pro územní rozhodnutí		
Zadání	9.11.2011	12,5
Dokončení	30.11.2012	
Aktualizace DÚR		
Zadání	14.2.2013	6
Dodání	15.10.2014	
Prodleva od dokončení DÚR do zahájení IČ		5
Inženýrská činnost - územní řízení		
Zahájení IČ	30.4.2013	19
Žádost o vydání	25.11.2014	24
Vydání rozhodnutí	8.11.2016	
Územní rozhodnutí		
Nabytí právní moci	2.3.2017	4
Celková doba přípravy k získání ÚR	9,63 let	130,5 měsíců

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

## Proces EIA

Silnice I/44 Bludov obchvat je v rámci posuzování vlivů na ŽP zařazena v dokumentaci EIA s názvem Přeložka silnice I/11 a I/44 v úseku Postřelmov – Rapotín. V lednu roku 2008 byl vydáno MŽP závěr zjišťovacího řízení, v němž bylo uvedeno, že předmětná přeložka silnice bude posuzována dle zákona č. 100/2001 Sb., Ze závěru vyplynul požadavek, že dokumentace EIA musí být zpracována s ohledem na veškeré možné vlivy na ŽP, zejména s důrazem na problematiku souladu s ÚPD, ochrany vod, ovzduší, ZPF, přírody a také na hluk a archeologický výzkum. Od vydání závěru zjišťovacího řízení do dne 9. 2. 2009 se zpracovávala předmětná dokumentace EIA. Byla předložena MŽP, který zajistil zpracování posudku pověřením odborného zpracovatele. Posudek byl MŽP předložen dne 16. 7. 2009. Veřejné projednání proběhlo dne 9. 9. 2009 na MěÚ v Šumperku. Jednání se zúčastnilo asi 40

osob a jejich připomínky nebyly takového charakteru, aby se muselo zásadně měnit znění návrhu stanoviska. V řádně lhůtě pro podání námitek, předložilo občanské sdružení „Za ŽP“ nesouhlasné vyjádření k předmětnému záměru ohledem na umístění silnice I/44 Bludov – obchvat. V rámci dokumentace byly předloženy tři varianty a MŽP v rámci stanoviska považovalo všechny varianty za rovnocenné z hlediska dopadů na ŽP. V rámci stanoviska bylo uvedeno 104 podmínek, které je v rámci realizace stavby silnice nutno splnit. Dne 30. 10. 2019 bylo vydáno Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na ŽP s platností 2 roky. V roce 2011 bylo na toto stanovisko vydáno prodloužení platnosti do 30. 10. 2016.

### **Záměr projektu**

V červnu roku 2009 byl zpracován investiční záměr s názvem I/44 Postřelmov – Šumperk. Předložen ke schválení odboru přípravy staveb Brno, který je zodpovědný za předkládání ZP do Centrální komise MD, byl dne 15. 1. 2010. I z důvodu nedostatku finančních prostředků na financování akcí z SFDI v letech 2010 – 2011 nebyl investiční záměr schválen. V červenci roku 2011 byla zadána aktualizace IZ již s názvem I/44 Bludov – obchvat. V lednu rok 2012 byl záměr projektu podepsán ředitelem správy a předložen odboru přípravy staveb k předložení na MD. Dne 13. 3. 2012 byl záměr projektu zaslán na GR. Úsek výstavby předložený ZP dne 23. 6. 2012 vrátil k dopracování oponentního posudku. Dne 12. 7. 2012 byla organizací ŘSD předložena žádost na SFDI o vypracování oponentního posudku na předmětnou stavbu.

V žádosti bylo uvedeno, že po provedení všech výchozích podkladů, které byly součástí zadání k vypracování ZP má organizace takový názor, že v rámci celého tahu I/44 je soubor staveb optimalizován a nelze nalézt další cestu k zefektivnění prostřednictvím úspor na technickém řešení. Žádost obsahovala i zmínku o příslibu realizace stavby ministrem dopravy a také prosbu o včasné vyřízení žádosti s ohledem na již vynaložené prostředky. Dne 22. 8. 2012 organizace obdržela stanovisko SFDI k záměru posuzované stavby. Stanovisko bylo vydáno ve smyslu zjednodušeného oponentního posudku, ve kterém bylo uvedeno zdůvodnění k doporučení schválení investičního záměru CK. Dne 11. 9. 2012 byl záměr předložen ke schválení na MD a dne 30. 11. 2012 proběhlo zasedání CK, na kterém byl investiční záměr jednohlasně doporučen ke schválení. Schvalovací doložka stavby byla podepsána dne 6. 2. 2013.

### **Dokumentace pro územní rozhodnutí**

Práce na DÚR se zahájily dne 9. 11. 2011, dokumentace byla zpracovaná v termínu 12 měsíců od zahájení. DÚR byla zpracovaná v souladu se směrnicí MD o dokumentaci staveb.

Dokumentace byla několikrát aktualizována z různých důvodů. V termínu od 9. 5. 2013 do 31. 8. 2013 vyvstalo provedení aktualizace kvůli zpracování objektů protipovodňového opatření, přičemž tato podmínka vyplynula z provedené aktualizace hydrogeologického průzkumu. Další aktualizace vyplynula z koordinovaného stanoviska KÚ ze dne 4. 1. 2014, která se zabývala přepracováním dokumentace o podmínky z výjimky pro zvláště chráněné druhy živočichů s termínem dodání 10. 3. 2014. Poslední aktualizace, která byla takto sezávazněna smlouvou o poskytování služeb byla provedena dne 15. 10. 2014. Jednalo se o největší aktualizaci dokumentace, ve které došlo k úpravě (změně) přepracováním hlavních objektů stavby z důvodu změny norem a předpisů. Projektová dokumentace (dále jen PD) byla i nadále měněna v souvislosti s požadavky, které nastaly v územním řízení, avšak tyto změny byly provedeny v rámci smlouvy o poskytování služeb o zajištění výkonu inženýrských činností pro získání územního rozhodnutí.

### **Územní rozhodnutí – IČ**

Podpisem smlouvy o zajištění výkonu inženýrských činností pro získání územního rozhodnutí ze dne 30. 4. 2013 byla zahájena IČ. Termín dodání tzn. dodání pravomocného ÚR byl stanoven na 30. 11. 2013. Předmětem plnění bylo projednání DÚR s příslušnými orgány a organizacemi, projednání a získání vyjádření vlastníků pozemků trvalého a dočasného záboru a vypracování návrhu na zahájení územního řízení. V termínu do 30. 11. 2013 nebylo ÚŘ zahájeno, tzn. nebyla ani podána žádost o vydání rozhodnutí. Následně proběhlo uzavření několika dodatků, převážně na termín dodání pravomocného ÚR, z různých důvodů. První dodatek byl uzavřen s novým termínem dodání ÚR do 30. 6. 2014. Důvodem byl požadavek na posouzení odtokových poměrů a návrhu protipovodňových opatření (dále jen PPO) a projednání migračních tras živočichů. Ani do termínu 30. 6. 2014 stále nebylo dodané ÚR. Poskytovatelé IČ toto prodlení dokladovaly doložením zamítavého postoje třetí strany, a to od vlastníků IS ČEZU a RWE. V návaznosti byl uzavřen dodatek č. 2, ve kterém byla doba dodání ÚR stanovena do 4 měsíců ode dne obdržení takového stanoviska ČEZ Distribuce, a. s., které bude dostatečným podkladem, souhlasného stanoviska RWE Distribuční služby, s.r.o. a uzavření smluv o přeložkách jejich zařízení dle Metodického postupu ze dne 28. 4. 2014.

Dne 25. 11. 2014 byla na MěÚ Šumperk podána žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby. Na konci února roku 2015 byla SÚ vydána výzva k doplnění podkladů ze strany žadatele. Ve výzvě bylo uvedeno 21 bodů nedostatků žádosti a jednalo se o doložení nebo úpravu technických podkladů, např. koordinačních situací a technických zpráv. Dále o závazná stanoviska DOSS, dotčených obcí a stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické

infrastruktury. Částečné doplnění ze strany IČ proběhlo dne 14. 1. 2016 avšak SÚ vyhodnotil doplnění za neúplné a dne 1. 2. 2016 vyzval žadatele k řádnému doplnění všech požadovaných dokladů a doplnil 9 nových požadavků. Nové požadavky se spíše zabývaly aktualizací platnosti stanovisek a předložení zapracovaných změn vyplívající z nově doložených dokladů. Řádné doplnění ze strany žadatele, potažmo ze strany IČ proběhlo dne 31. 5. 2016. Oznámení o zahájení ÚŘ bylo vydáno dne 21. 6. 2016. S ohledem na to, že SÚ byly dobře známy poměry v území tak upustil od veřejného ústního jednání a účastníci řízení mohli své námitky uplatňovat do 15 dnů ode dne vyvěšení oznámení na úřední desce SÚ. Námitky uplatnili 3 účastníci řízení. Jednalo se o dva dotčené vlastníky pozemků a o svaz ochránců přírody. Součástí ÚŘ je vypořádání s návrhy i s námitkami účastníků řízení i veřejnosti. Je nutno zdůraznit skutečnost, že v dokladové části žádosti o ÚŘ bylo 140 stanovisek nebo vyjádření od DOSS a 103 vyjádření od správců IS a vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Co se týče počtu pozemků, na kterých bude předmětný záměr realizován je přibližně 700. V rámci ÚŘ bylo napočítáno 338 účastníků řízení včetně soukromých společností a dotčených obcí. S ohledem na výše uvedené bylo velice náročné zpracovat územní rozhodnutí a popsat veškeré skutečnosti týkající se územního řízení do výsledné podoby. Předmětné územní rozhodnutí o umístění stavby silnice I/44 Bludov – obchvat bylo vydáno dne 8. 11. 2016, nabylo právní moci dne 2. 3. 2017 a má celkem 88 stránek.

### **3.3 Příprava silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí**

V současné době je příprava této silnice hotová a probíhá realizace stavební fáze. V rámci této stavby se jedná o zkapacitnění průtahu na silnici I/55. Dlouho očekávaná investice sníží dopravní zátěž kritického bodu na předměstí Přerova, a to podjezdu pod železniční tratí, tím že proběhne výstavba dvoupruhové estakády. V podstatě se jedná o provizorní řešení, protože jakmile bude postavena dálnice D1, tedy její propojení od Hranic, přes Lipník nad Bečvou a Přerovem, bude dopravní situace ve městě Přerov zdaleka jiná a dopravní zatížení se zajisté sníží. Polní ulice, která se nachází za železniční tratí a nyní je dvoupruhová bude rozšířena na čtyřpruh v kategorii MS 16,5. Dopravní režim na rekonstruované čtyřpruhové Polní ulici bude mimo navržených křižovatek umožňovat pouze odbočení vpravo. Stávající silniční síť v Přerově nedovoluje oddělení tranzitní dopravy od cílové a zdrojové dopravy z centra města. Kromě menších rekonstruovaných úseků a přeložek v okrajových částech města bohužel v poslední době nedošlo k takovému zásahu do základního komunikačního systému, který by pozitivně ovlivnil dopravu ve městě.



Zásadní změna bude probíhat v připojení přivaděče přes prodloužení Hranické ulice směrem do Dluhonic, přes železniční trať Přerov–Petrovice. Jedná se o novostavbu, která plně navazuje na stávající infrastrukturu a respektuje tak předpokládanou dopravní intenzitu. Součástí projektu je rekonstrukce stávajících komunikací s respektováním nynější infrastruktury, ale také její modernizaci. Jedná se o trvalou stavbu, která je tvořena společnou kombinací novostavby s rekonstrukcí stávajících dosavadních komunikací. Projekt, který má kombinovaný charakter stavby nových objektů a přestavby stávajících objektů, je velice rozsáhlý. Řeší prostor od přivaděče dálnice D1, který se také nachází v realizaci, jeho propojení estakádou nad železniční tratí s Polní ulicí, dále úpravu Polní ulice a její budoucí napojení na most přes řeku Bečvu. Tato silnice bude navazovat nepřímo na silnici I/55 Přerov, průtah městem, která bude mít začátek úseku v blízkosti konečných úprav připravované stavby (Informační leták I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí, 2019).

### 3.3.1 Charakteristika silnice

Zájmové území stavby silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí se nachází na začátku obce Přerov směrem od Olomouce na stávající silnici I/55, na západním okraji Přerova v intravilánu města. Prochází katastrálním územím Přerov a jeho předměstí, tedy Přerov – Předmostí. Bližší charakteristika bude uvedena v tabulce 3.3 a další popis bude pokračovat dále v textu. Pro představu o připravované silnici je v příloze č. 6 doložena přehledná situace.

**Tabulka 3.3: Přehled dat o silnici I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí**

Data		Popis
Název stavby	I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí	
Druh stavby	novostavba a rekonstrukce	na území 2 k.ú.
Kategorie	MS 16,5/60	plocha vozovek 26 499 m <sup>2</sup>
Délka trasy	1 460 m	hlavní trasa
Počet SO	79	výstavba nových, úprava stávajících
Mostní objekty	4	vč. 1 estakády přes žel. Trať 553 m
Okružní křižovatky	1	52 m
Opěrné zdi	2	52 m
PS	2	o celkové délce 500 m
Přeložky IS	9	vodohospodářské objekty
	32	elektro a sdělovací objekty
	1	přeložky plynu
	2	drážní objekty – ochrana SŽDC
Předpokládaná cena	357 988 088 Kč bez DPH	data ze smlouvy

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

Projektovaná stavba silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí na svém začátku navazuje na připravovaný projekt dálnice D1, stavba 0136 Říkovice–Přerov. Dálnice je již druhým rokem v realizaci a pokračuje se stavebními pracemi. Na konci úseku původně navazovala na stavbu Most Legií přes řeku Bečvu, ale protože došlo ke zkrácení této stavby. Zkrácením se rozumí vyřazení křižovatky s Dluhonskou ulicí, ta bude realizována samostatně, protože se jedná o poměrně složitou část mezi stavbami. Stavba tedy končí přibližně 100 metrů před touto křižovatkou. Stavba bude probíhat v zastavěné části Přerova s vazbami na okolní stávající stavby. Jejím hlavním cílem je mimoúrovňově převést automobilovou dopravu ze stávající silnice I/55, respektive z nového přivaděče dálnice D1, přes prodloužení Hranické ulice směrem do Dluhonic a přes železniční trať Přerov–Petrovice.

Součástí stavby bude nejenom výstavba nové estakády, ale také modernizace stávající světelně řízené křižovatky ulic Polní a Velká Dlážka na okružní křižovátku s vnějším průměrem D52 metrů. Takovýto rozměr je volen pro budoucí umožnění realizace pátého paprsku OK, který by složil k výjezdu směrem k výhledově plánované komerční zóně. V rámci stavby dojde také k úpravě stávající komunikace na šířkové uspořádání MS 16,5, což je čtyřpruh bez fyzického oddělení protisměrů. Tato úprava bude provedena až za průsečnou křižovátku se Skopalovou ulicí, včetně přechodového úseku pro šířkové a výškové napojení na stávající komunikaci. Stavba je umístěná z větší části na stávajících komunikacích, křižovatkách a jim přilehlých plochách. Směrem od dálnice D1 k Polní ulici prochází přes zahrady a nad železniční dráhou. V rámci přípravy dojde i k vyvolané demolici prodejny autobazaru. Hlavním stavebním objektem je nová, téměř 560 metrů dlouhá estakáda, která bude mimoúrovňově převádět silnici I/55 přes stávající železniční trať a místní komunikace. Most o dvaadvaceti polích začíná v sousedství stávající komunikace I/55, přechází železniční dráhu, pak se stáčí nad nezastavěné území a dále se napojuje na frekventovanou komunikaci, kterou je již zmiňovaná Polní ulice.

Estakáda bude z důvodu nadměrného hluku opatřena protihlukovou stěnou. Estakáda a její uspořádání je projektována tak, aby splňovala nejen technické požadavky, ale i architektonické s ohledem na její situování ve městě. Řešení odpovídá požadavkům stávajících norem, vyjma některých bodů v napojení na stávající síť, kde se již musí respektovat stávající stav. V rámci stavby bude realizováno 13 objektů PK včetně dopravního značení. Kromě již zmiňované estakády jsou mostními objekty dvě návěstní lávky a opěrná zeď. Co se týče vodohospodářských objektů, nejvíce zde budou realizovány přeložky stávajících vodovodů a také přeložky příkopů. V elektro objektech převažují objekty nově vybudované veřejné osvětlení a v rámci sdělovacích kabelů přeložky kabelového vedení. Dále v rámci stavby silnice

proběhne úprava oplocení, vegetační úpravy a biologická rekultivace. Trvalým zábořem bude zastavěna plocha o výměře 29 705 m<sup>2</sup>, z toho se jedná o 8 796 m<sup>2</sup> zábořu zemědělské půdy (Interní materiály ŘSD, 2019).

### 3.3.2 Časový harmonogram postupu přípravy

V tabulce 3.4 bude uveden časový harmonogram činností a vydání rozhodnutí související s přípravou silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí. I zde jsou tučně uvedeny termíny, avšak v případě této stavby je to složitější. Tučně jsou uvedeny termíny od zahájení přípravy, tím se rozumí termín zadání DÚR, a ukončením první fáze přípravy je termín nabytí právní moci ÚR dne 28. 10. 2008.

**Tabulka 3.4: Časový harmonogram přípravy silnice**

Činnost / Rozhodnutí	Datum dodání /vydání	Doba (v měsících)
Posouzení vlivů na ŽP		
Žádost o vydání	26.9.2007	1
Závěr zjišťovacího řízení	26.10.2007	
Záměr projektu		
Dokončení	31.10.2004	14,5
Žádost o schválení	12.7.2005	
Schválení MD ČR	19.1.2006	
Dokumentace pro územní rozhodnutí		
Zadání	1.6.2001	10
Dokončení	31.3.2002	
1. aktualizace DÚR		
Zadání	3.1.2002	24
2. aktualizace DÚR		
Zadání	30.3.2004	25
Inženýrská činnost - územní řízení		
Zahájení IČ	19.1.2006	28,5
Žádost o vydání	4.4.2008	
Vydání rozhodnutí	23.9.2008	
Nabytí právní moci	28.10.2008	
Změna územního rozhodnutí na základě DSP		
Pokračování IČ	14.5.2012	31
Zpracování podkladů k ÚR	31.12.2013	
Žádost o vydání	31.1.2013	
Vydání rozhodnutí	10.11.2014	
Nabytí právní moci	13.12.2014	
Celková doba přípravy k získání ÚR	10 let	134 měsíců

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

Poté pokračovala příprava zpracováním DSP. Na základě změn v DSP musela proběhnout změna ÚR, termíny pokračování a ukončení fáze ÚR jsou zobrazeny tučně s šedým podbarvením. Aby nebyla zkreslena celková doba přípravy silnice od zadání po získání ÚR, muselo být vyjmuta doba přípravy DSP. Celková doba přípravy je rozdělena s ohledem na termíny časového harmonogramů od datumu zahájení po datum získání ÚR na dobu v letech. A skutečnou dobu trvání činností, které vedly k získání ÚR v uvedených měsících.

## **Proces EIA**

Dne 26. 9. 2007 oznámilo ŘSD záměr realizovat stavbu I/55, na základě tohoto oznámení provedl KUOK, odbor životního prostředí a zemědělství podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů pro silnici I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí zjišťovací řízení. V závěru zjišťovacího řízení, který byl vydaný dne 26. 10. 2007 bylo uvedeno, že ze strany veřejnosti ani dotčených orgánů státní správy nebyly vzneseny závaznější připomínky k uvažované investici, a tudíž záměr nepodléhá posuzování vlivu na životní prostředí a předmětná stavba silnice I/55 nebude posuzována v procesu EIA.

## **Záměr projektu (Investiční záměr)**

ŘSD předložilo první návrh IZ akce I/44 ke schválení na GŘ ŘSD, úsek výstavby, již v roce 2003. S požadavkem na redukci rozsahu akce a snížení nákladů, byl návrh IZ Správě vrácen k přepracování. V době dokončení IZ dne 31. 10. 2004 již byla zpracována DÚR a probíhaly její aktualizace. IZ předmětné stavby byl vyhotoven podle vyhlášky Ministerstva financí (dále jen MF) č. 40, o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku. Podkladem pro zpracování investičního záměru byla DÚR z roku 2002 vč. její aktualizace z roku 2004, stanovení intenzit dopravy a posouzení kapacity křižovatky silnic, model dopravy města Přerov, údaje o nehodovosti sledovaného úseku od Policie ČR a další. Jako součást IZ je hodnocení ekonomické efektivity stavby, které bylo provedeno dle Českého systému hodnocení silnic platného pro dané období a také v souladu s modelem pro hodnocení efektivity silničních staveb HDM – 4. V modelu byla posuzována zejména skutečnost zprovoznění dálnice D1 do Lipníka nad Bečvou. V rámci dobudování této dálnice se očekává značný přesun tranzitní dopravy. Za to úsek dálnice D1 stavba Říkovice – Přerov se ještě nezačal stavět.

Závěrem bylo uvedeno hodnocení zpracovatele, ve kterém uvedl, že i za situace, kde dojde ke zvýšení stavebních nákladů téměř o 50 %, nebo pokud by došlo ke snížení růstu dopravy o 32 %

bude realizace stavby stále ekonomicky výhodná. Následně v roce 2010 bylo provedeno ještě zhodnocení ekonomické výhodnosti s návazností na celou přeložku silnice I/55 a bylo zjištěno, stavba přeložky I/55 vč. akce „I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí bude zisková, zda časový odstup mezi dokončením stavby silnice a zprovozněním dálnice bude nejméně 5 let. Z výše uvedeného zřetelně vyplývá nebezpečí v efektivnosti výstavby při zprovoznění dálnice D1, která je však prioritní pro vyřešení stávající dopravní situace v Přerově. IZ byl dne 30. 6. 2005 schválen ředitelem výstavby a dne 12. 7. 2005 předložen ke schválení na MD. Odbor pozemních komunikací MD IZ dne 19. 1. 2006 schválil bez připomínek, avšak až po předložení 2. aktualizace DÚR, ve které došlo k redukci nákladů a přepracování rozsahu akce.

### **Dokumentace pro územní rozhodnutí**

Na zhotovení DÚR byla uzavřena dne 1. 6. 2001 smlouva o dílo (dále jen SoD) s vybraným uchazečem, a to ještě před zpracováním IZ. Termín dokončení díla byl stanoven na 31. 3. 2002. byla uzavřena dne 1. 6. 2001 s termínem předání díla do 03/2002. Rozsah stavby zahrnoval mimoúrovňové převedení dopravy přes trať ČD Přerov – Petrovice a její zapojení do křižovatky ulic Hranické se silnicemi I/55 a I/18 vč. rekonstrukce nevyhovujícího silničního podjezdu pod tratí ČD a úpravy železničního mostu. Při jednání s městem Přerov a Správou a údržbou silnic Přerov vyplynul požadavek na aktualizaci DÚR, která spočívala v rozšíření dokumentace o rekonstrukci ul. Polní a Tržní v délce cca 500 m až po navazující konec další stavby na silnici I/55. Na základě výsledků mnoha jednání na více úrovních, které měli za cíl nalézt nejvhodnější technické řešení i s ohledem na ekonomickou efektivnost proběhlo dne 30. 3. 2004 zahájení druhé aktualizace DÚR.

V návaznosti na schválení IZ byla vyvolána 3. aktualizace DÚR, kde muselo být upraveno změna počtu SO, změny v ČSN, v techniko kvalitativních podmínkách (dále jen TKP), změny ve vedení inženýrských sítí, popř. nových sítí, změny správců sítí vč. prověření vlastníků dotčených pozemků. Aktualizace tzv. sjednocení DÚR byla také provedena z důvodu podání žádosti o vydání ÚR. Z toho vyplývá, že podklady k žádosti o ÚR tzn. zahájení IČ proběhlo již po schválení ZP dne 19. 1. 2006. Na základě požadavku stavebního úřadu v průběhu územního řízení se ŘSD rozhodlo uzavřít dne 21. 7. 2008 smlouvu se zpracovatelem DÚR s předmětem činnosti, jednalo se zejména o doplnění dokladové části DÚR dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, dále o zapracování skutečností, které z nových podkladů vyplynou, zakreslení změn do situací stavby a další. Uvedené skutečnosti ukazují na nekvalitně připravený záměr předmětné akce, který byl po celou dobu její přípravy

redukován a aktualizován na základě změn některých parametrů včetně výsledků koordinačních jednání s místní samosprávou.

### **Územní rozhodnutí - IČ**

ŘSD, jako žadatel dne 4. 4. 2008 podal žádost o zahájení územního řízení na předmětnou stavbu silnice. Žádost nebyla úplná, protože nebyly doloženy náležité podklady a stanoviska. Stavební úřad Magistrátu města Přerova tedy vyzval žadatele k doplnění a dne 10. 4. 2008 žádost přerušil a stanovil lhůtu k doplnění podkladů do termínu 6. 10. 2008. Bohužel se výzva SÚ k doplnění žádosti na správě ŘSD nedochovala a není zřejmé o jakém rozsahu doplnění se ve výzvě jednalo. Dne 9. 7. 2008 žadatel doplnil podklady, doplnění však stále nebylo v předepsaném rozsahu. V nezbytně nutném rozsahu ŘSD doložilo dne 14. 8. 2008 stanovené podklady a na základě toho stavební úřad zahájil územního řízení. Veřejné ústní jednání svolala SÚ na den 19. 9. 2008. Svá stanoviska a vyjádření uplatnilo celkem 39 dotčených orgánů. Stavební úřad zahrnul vyjádření do vydaného územního rozhodnutí v podobě 26 podmínek pro další fázi realizace a zajistil tím vzájemný soulad všech stanovisek dotčených orgánů. Magistrát města Přerova dne 23. 9. 2008 vydal ÚR o umístění stavby silnice. ÚR nabylo právní moci dne 28. 10. 2008 a mělo platnost 2 roky. Následně probíhalo zpracování DSP a majetkoprávní příprava.

V průběhu těchto dvou let se nepodařilo organizaci získat stavební povolení. Proto, aby ŘSD zachovalo platnost ÚR, požádalo dne 18. 10. 2010 o vydání SP na objekt přeložky nízkotlakového plynárenského zařízení. SP bylo vydáno dne 31. 1. 2011. Dále pokračovali práce na dořešení získání dalších SP. Z důvodu změn ve zpracované DSP ze dne 30. 11. 2011, organizace musela začít řešit změnu ÚR. Důvod pro tuto změnu bylo zařazení 12 nových SO, které vyplynulo při projednávání technického řešení v rámci DSP. Proto dne 14. 5. 2012 objednala zpracování podkladů pro podání žádosti o změnu ÚR. Dodání bylo stanoveno do listopadu 2012. Součástí objednávky byla mimo jiné aktualizace záborového elaborátu a účast na jednáních s dotčenými stranami, kde se budou nastalé změny projednávat. K této objednávce byl uzavřen dodatek s termínem dodání na prosinec roku 2013. Předmět plnění byl rozšířen o doplnění podkladů, které se převážně týkalo aktualizace starých a chybějících výkresů, které se týkaly změny DÚR. Dne 4. 2. 2013 podal žadatel žádost o změnu ÚR. Tato žádost však nebyla úplná a proto dne 13. 2. 2013 stavební úřad vyzval žadatele k doplnění.

Zásadní chyby v doplněných podkladech k žádosti byl chybějící seznam aktualizovaných dotčených pozemků. Dokumentace také nerespektovala aktuální stav v území, neobsahovala

informace o splnění podmínek dotčených orgánů a celkově nebylo z doložených dokladů zřejmé, co bylo předmětem řízení. Doba pro doložení podkladů byla stanovena na 21. 6. 2013. Žadatel opakovaně požádal stavební úřad o prodloužení lhůty k doplnění. Poprvé byla lhůta prodloužena do 22. 11. 2013, poté do 14. 4. 2014, následně do 10. 9. 2014 a nakonec do 10. 11. 2014. Mezi zásadními problémy, které vedly žadatele o opakované prodloužení lhůty k doplnění podkladů, patřily důvody komplikovaného jednání s některými vlastníky dotčených pozemků, důvod dopracování technických nedostatků v dokumentaci a dále důvody zapracování vzniklých požadavků, které vyplynuly z podmínek dotčených orgánů, obsažených v nově získaných stanoviscích. To vše vedlo k časové náročnosti získávání požadovaných dokladů.

Ke dni 22. 9. 2014 doplnil žadatel v nezbytně nutném rozsahu stanovené podklady, stavební úřad uznal doplnění žádosti, zahájil dne 24. 9. 2014 ÚŘ a stanovil v něm termín ústního jednání, které proběhlo 30. 10. 2014. V souvislosti se změnou ÚŘ, byly v rámci řízení doloženy stanoviska 27 dotčených orgánů. SÚ tyto podmínky musel vyhodnotit s původními požadavky k ÚŘ. Většina stávajících podmínek byla změněna, nebo proběhlo jejich rozšíření a nově vzniklo sedm nových podmínek. Rozměr doplněných podkladů v rámci územního řízení byl daleko rozsáhlejší oproti původnímu ÚŘ. Úřad se také musel vypořádat s námitkami, které byly uplatněny od 2 účastníků řízení. První námitka byla uplatněna soukromou společností a bylo v ní uvedeno, že nesouhlasí s technickým řešením napojení jejich průmyslového areálu a s tím související nesouhlas výkupu pozemků v jejich vlastnictví. SÚ k tomuto k napojení areálu uvedl, že toto řešení bylo předmětem již vydaného ÚŘ a účastník nevznese žádné námitky, a proto se technické řešení měnit nebude. V případě nesouhlasu výkupu pozemků, SÚ uvedl, že řešení vlastnických vztahů není předmětem ÚŘ.

Druhou námitku uplatnila soukromá osoba v pozici vlastníka dotčených pozemků. Námitka obsahovala výrok ohledně protihlukového opatření. Navržené protihlukové opatření doložené odbornou studií i stanovisky od DOSS SÚ dostatečně uvážil a uvedl, že požadavky účastníků jsou nad rámec dovolených podmínek ÚŘ. Dne 10. 11. 2014 bylo vydáno rozhodnutí o změně původního ÚŘ, ve kterém bylo začleněno 12 nových SP a celkem 20 SO byly sloučeny s jinými nebo zrušeny bez náhrady, bylo vněm také stanoveno, respektive aktualizováno 32 podmínek pro další fázi realizace. Změna ÚŘ nabyla právní moci dne 13. 12. 2014.

### **3.4 Příprava silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih**

Jedná se již o realizovanou stavbu silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih a do provozu byla uvedena v květnu roku 2017. Silnice navazuje na dokončenou modernizaci úseku silnice I/44, která se nachází na severní straně Červenohorského sedla a v délce přibližně 8 950 metrů, na straně blíže k Jeseníkům. Ta již byla uvedena do provozu v roce 2008. Předmětem tohoto záměru byla modernizace části silnice I/44 v úseku od obce Kouty nad Desnou po obec Červenohorské sedlo. Silnice I/44 je důležitou a nedílnou součástí komunikační sítě České republiky, má přímou vazbu na nadřazenou síť dříve rychlostních silnic a dálnic i dále do zahraničí, jako je Polsko. Jedná se o hraniční přechod v Mikulovicích.

Svým umístěním silnice dále propojuje nejdůležitější sídelní útvary Šumperska a Jesenicka. Výstavbou došlo k lepšímu zajištění regionálních dopravní vazeb v ose od severu k jihu. Zároveň však zajišťuje i nadregionální dopravní vazby, tedy napojení okresů Šumperk a Jeseník na vnitrozemí a Polsko. Z hlediska turistického ruchu je tento úsek silnice I/44 jedinou přístupovou silnicí I. třídy k významnému horskému středisku Červenohorské sedlo. Rozhodujícím faktem k realizaci modernizace, byla právě tato skutečnost a ukázala se jako rozhodující faktor při plánovaném postupu rekonstrukce silnice na obou stranách Červenohorského sedla. Z tohoto důvodu bylo přijato rozhodnutí stavět postupně. Nejdříve začít na severní straně a zachovat tak po celou dobu stavby vždy alespoň z jedné strany přístup k tomuto významnému horskému středisku. Výstavba byla vzhledem ke klimatickým podmínkám a náročnému terénu prováděna v době letní uzávěry (Informační leták I/44 Červenohorské sedlo – jih, 2019).

#### **3.4.1 Charakteristika silnice**

Zájmové území rekonstrukce silnice I/44 ČHS-jih se nachází mezi obcemi Kouty nad Desnou a Červenohorské sedlo, etapa jih je umístěna na dvou k. ú., a to Kouty nad Desnou ve směru na Šumperk a k. ú. Rejhotice. V tabulce 3. 5 budou uvedeny důležitá technická fakta o silnici, a pod ní bude dále v textu uvedena bližší specifikace akce. Pro představu o připravované silnici je v příloze č. 7 doložena přehledná situace.

Rekonstrukce je řešena úpravou stávající komunikace na kategorii S 9,5, v místech tzv. toček byla komunikace adekvátně rozšířena. Také proběhlo příslušné rozšíření v tzv. točkách a vybudování úseků pro možnost předjíždění v délce přibližně 1000 metrů. Modernizace silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih zahrnuje úsek komunikace od konce obce Kouty nad Desnou po hranici okresu Šumperk/Jeseník u Červenohorského sedla. Začátek úpravy byl stanoven



v km 36,889, asi 200 metrů před mostem přes řeku Desnou, konec úpravy proběhl v km 44,851 silničního paspartu u Červenohorského sedla. Na začátku stavebních úprav silnice až do km 1,400 kopíruje tok Desné a stoupá ve sklonu do 3 %. Od km 1,400 se profil komunikace mění na horský, a to s průměrným podélným sklonem nad 5%, v extrémních případech až 7,15 %. Silnice překonává tento výškový rozdíl soustavou traverz vedených po úbočí Velkého Klínovce, a to vzájemně propojených точkami o malých poloměrech (pod 20 metrů).

**Tabulka 3.5: Přehled dat o silnici I/44 Červenohorské sedlo – jih**

Data		Popis
Název stavby	I/44 Červenohorské sedlo – jih	
Druh stavby	rekonstrukce	na území 2 k.ú.
Kategorie	S 9,5/60	plocha vozovek 82 701 m <sup>2</sup>
Délka	7 962 m	hlavní trasa 5 635 m
Počet SO	29	výstavba nových, úprava stávajících
Mostní objekty	1	o celkové délce 21,6 m
křižovatky	4	s místními komunikacemi
Zárubní zdi	14	o celkové délce 1 853 m
Přeložky IS	1	vodohospodářských objektů
	5	elektro objektů
	1	trubní vedení
	0	dražní objekty
Předpokládaná cena	248 689 923 Kč bez DPH	data ze smlouvy

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

V rámci úprav silnice bylo úspěšně řešeno i napojení lesní cesty, která slouží jako příjezd k chatové oblasti a zejména odvodnění. Na konci stavebních úprav stavba zahrnuje levé odbočení na parkoviště hotelu Červenohorské sedlo, kde bylo v potřebném rozsahu provedeno rozšíření pravé poloviny vozovky na 5,5 metru, což umožní bezpečné míjení čekajících vozidel. Dalšími stavebními objekty byla rekonstrukce silnice podél čtyř autobusových zastávek. Při technickém návrhu řešení způsobu a rozsahu rekonstrukce a také zejména při posuzování vhodného postupu rekonstrukce silnice, byly vzhledem k umístění této komunikace téměř v centru chráněné krajinné oblasti Jeseníky, brány v úvahu hlavně ekologické aspekty.

Dalším důležitým požadavkem byla podmínka plného zprůjezdnění rekonstruovaného úseku silnice v zimním období. Proto se technologii a návrh postupu výstavby musely pečlivě zvažovat. Tyto podmínky ovlivnily zejména celkovou finanční náročnost. Proto již na začátku přípravy bylo přijato řešení držet se stávající polohy silnice a modernizaci provést jen v nezbytně nutném rozsahu. Z důvodu, že se jednalo o rekonstrukci, a nejednalo se o výstavbu

nové silnice v místech neproběhly téměř žádné přeložky inženýrských sítí. Výjimkou bylo pět objektů elektra, kdy se jednalo o chráničky a přeložky kabelů VN a místních telekomunikačních sítí a jednoho zrušeného vysokotlakového plynovodu. Největší zábor proběhl na lesních pozemcích o celkové výměře 4, 6728 ha v rámci trvalého záboru. Zábor zemědělských pozemků se na této stavbě silnice nevyskytl žádný (Interní materiály ŘSD, 2019).

### 3.4.2 Časový harmonogram postupu přípravy

V následující tabulce 3.6 bude uveden časový harmonogram činností a vydání rozhodnutí související s přípravou silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih. Zahájení přípravy této silnice také proběhlo od termínu podání žádosti o vydání stanoviska o posouzení ŽP a první fáze přípravy je ukončena termínem, kdy ÚR nabylo právní moc.

**Tabulka 3.6: Časový harmonogram přípravy silnice**

Činnost / Rozhodnutí	Datum dodání /vydání	Doba (v měsících)
Posouzení vlivů na ŽP		
Žádost o vydání	31.11.1999	46
Poslední doplnění podkladů	1.2.2002	
Závazné stanovisko	7.10.2003	
Záměr projektu		
Dokončení	31.8.2002	3
Schválení MD ČR	6.12.2002	
Proluka od schválení ZP po zadání DÚR		3
Dokumentace pro územní rozhodnutí		
Zadání	28.2.2003	9
Dokončení	31.11.2003	
Inženýrská činnost - územní řízení		
Zahájení IČ	31.11.2003	7
Žádost o vydání	19.4.2004	
Vydání rozhodnutí	2.7.2004	
Územní rozhodnutí		
Nabytí právní moci	28.7.2004	1
Celková doba přípravy k získání ÚR	4.63 let	69 měsíců

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

Celková doba přípravy je rozdělena s ohledem na termíny časového harmonogramů od datumu zahájení po datum získání ÚR na dobu v letech. A skutečnou dobu trvání činností, které vedly k získání ÚR v uvedených měsících.

## **Proces EIA**

Dokumentace EIA byla zpracována v listopadu roku 1999 pod názvem I/44 Rapotín - Jeseník, v dokumentaci byly předloženy dvě varianty. První variantou byla novostavba silnice I/44 v úsecích Rapotín — Kouty nad Desnou a Bělá pod Pradědem – Jeseník, dále rekonstrukce silnice I/44 v úseku Kouty nad Desnou - Bělá pod Pradědem, stavba tunelu pod ČHS a prodloužení železniční trati v úseku Kouty nad Desnou — Bělá pod Pradědem. tímto tunelem. Druhá varianta představovala rekonstrukci silnice I/44 přes ČHS. V prosinci roku 2000 a v únoru roku 2002 proběhlo doplnění podkladů. S ohledem na stáří dokumentace a stanoviska se bohužel nedohledaly přesné důvody doplnění. Na základě toho, že jsou ve stanovisku uvedeny požadavky na vyhotovení podrobných průzkumů až ve fázi DÚR, je možné předpokládat, že předmětem doplnění byly stanoviska DOSS, nebo požadavky zpracovatele posudku. Posudek byl zpracován v červnu roku 2003. Zpracovatelé přistupovali k dokumentaci jako k posouzení vyhledávací studie a shledali, že jsou v ní uvedeny kladné i záporné vlivy a je zde dostatečně uváženo jejich vzájemné působení. Závěr posudku zněl tak, že lze doporučit realizaci předmětného záměru, za stanovených podmínek. V srpnu roku 2003 proběhlo veřejné projednání, kde byly vlivy záměru konzultovány ze všech podstatných hledisek. Souhlasné stanovisko z hlediska hodnocení vlivů posuzovaného záměru na ŽP bylo vydáno na základě zákona č. 244/1992 Sb., ve znění zákona č. 132/2000 Sb., dne 7. října 2003. Předmětné Stanovisko MŽP neposuzovalo předložené varianty z hlediska finanční náročnosti, ale byly v něm stanoveny podmínky pro hodnocené varianty řešení a uvedeno pouze doporučení pro realizaci první varianty. Na základě rozhodnutí MD se však výhledově se stavbou tunelu neuvažovalo. Výběr varianty však proběhl až v rámci zpracování a schvalování investičního záměru.

### **Záměr projektu (Investiční záměr)**

Podkladem ke zpracování, v té době investičního záměru (IZ) byla studie proveditelnosti a účelnosti přeložky silnic I/44, I/45, I/46, I/57 z května roku 2001 a zpracovaná dokumentace EIA. V době zpracování IZ nebylo vydáno stanovisko o posuzování vlivů, a tudíž práce pro získání stanoviska a schválení IZ probíhaly současně. Studie předpokládala, že současná výstavba západní i východní trasy je ekonomicky neprůchodná. Tato skutečnost měla vliv na zpracování časového harmonogramu přípravy a realizace akce v IZ. Studie uváděla variantu stavby tunelu pod ČHS na přeložce silnice I/44 v délce 7,450 km. Varianta stavby tunelu nebyla součástí zadání, ale projekční společnost ji pro úplnost ve studii uvedla. Dokumentace ve stupni investiční studie byla zpracována v roce 1999. V této investiční studii byl proveden odhad

nákladů všech částí rekonstrukce I/44 včetně výstavby tunelu. Všechny tyto podklady porovnávaly silnici I/44 ČHS jako celek. Studie porovnávala výsledky za pomoci vnitřního výnosové procenta a čisté současné hodnoty a na základě těchto ukazatelů byla vybrána jako výhodnější varianta výstavby nejdříve části severní a poté jižní trasy bez výstavby tunelu přes ČHS.

V souvislosti s výše uvedeným byla upřednostněna realizace rekonstrukce silnice I/44 ČHS ve stávající stopě. Na konci srpna roku 2002 byl dokončen IZ pro akci s názvem I/44 ČHS – jih. V rámci IZ nebylo provedeno ekonomické hodnocení akce programem HDM4. Tato skutečnost byla odůvodněna již v IZ tím, že průkaz efektivnosti akce na PK vycházel z předběžných výsledků celostátního sčítání dopravy silniční sítě ČR v roce 2000 a také z celkových koeficientů pro osobní a těžkou dopravu pro roky 2000, 2005 a 2025. Celkové ekonomické hodnocení bylo zpracováno pro trasu Mohelnice – Kouty n. Desnou což nevypovídá o úseku silnice I/44 ČHS – jih. Tudíž výsledky ekonomické efektivnosti dávaly omezené informace o ekonomické výhodnosti. V souvislosti s tímto byly v IZ značně nadhodnocené finanční parametry. Tato skutečnost se potvrdila i v navazujících fázích zpracování DÚR a DSP. Náklady však byly stanoveny i na základě výchozích informací o náročnosti terénu. IZ byl zpracován v rozsahu ustanovení § 4 vyhlášky č. 40/2001 Sb., Ministerstva financí o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, předpis je již zrušen. V prosinci roku 2002 byl IZ pro akci „Silnice I/44 – Červenohorské sedlo – jih, modernizace“ schválený ředitelem správy a pracovníkem pověřeným řízením úseku výstavby.

### **Dokumentace pro územní rozhodnutí**

DÚR byla zadána v únoru roku 2003, kdy stále nebylo vydáno stanovisko o posouzení vlivů na ŽP. DÚR byla zhotovena a dodána v listopadu 2013, v rámci dokumentace byly upřesněny oproti IZ, některé parametry akce, a to hlavně z hlediska dopravně inženýrských údajů. Dokumentace řešila trasu vedenou ve stávající ose, čímž snížila nároky na zábory pozemků. Parametry byly také upraveny z pohledu bezpečnosti provozu na komunikaci. Avšak pro ponechání některých parametrů muselo ŘSD požádat o povolení výjimky takového řešení z normy ČSN 736101. DÚR nebyla z mimořádného důvodu aktualizovaná, ani v souvislosti s průběhem IČ pro získání ÚR, jen došlo k úpravě ohledně vyhovění jedné podmínky.

### **Územní rozhodnutí – IČ**

Od dokončení zpracování dokumentace probíhala v rámci ŘSD IČ, tzn., že získání veškerých podkladů, které musí být doloženy k žádosti o územní rozhodnutí měl na starosti zaměstnanec

ŘSD. V době přípravy stavby ČHS – jih nebývalo praxí zadávání činností k získání ÚR projekčním firmám. Dne 19. 4. 2004 podalo ŘSD na Městský úřad Šumperk žádost o vydání ÚR o umístění stavby silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih. K žádosti byl doložen veškeré podklady, stanoviska, rozhodnutí a vyjádření s výjimkou stanoviska KÚ, odboru dopravy a silničního hospodářství ze dne 14. 6. 2004. Na den 4. června bylo svoláno ústní jednání spojené s místním šetřením, na které byly sezváni známý účastníci řízení a DOSS. Námitky, které uplatnili účastníci řízení se týkaly provedení protihlukových opatření a zachování sjezdu z komunikace I/44 ke stávající nemovitosti. Námitkám bylo v rámci územního řízení vyhověno převážně stanovením podmínek pro další stupeň dokumentace.

V dubnu roku 2004 obdrželo ŘSD sdělení od odboru strategického rozvoje KÚ, ve kterém bylo upozornění, že podle platného ÚP obce Loučná nad Desnou nelze úpravy silnice I/44 v úseku 0 – 1,1 km akce považovat za veřejně prospěšnou stavbu. Z důvodu plynulého pokračování v přípravě, tak aby tato situace neovlivnila následné majetkoprávní vypořádání se ŘSD rozhodlo zkrátit úsek modernizované silnice I/44 Kouty nad Desnou – ČHS o 1 100 m. Touto změnou byly z objektové skladby vypuštěny některé SO související se zkrácením úseku modernizace silnice I/44. Kromě vyřazeného úseku se rozhodující parametry stavby od IZ a DÚR nezměnily. Dne 2. 7. 2004 vydal MěÚ Šumperk na uvedenou stavbu ÚR, které nabylo právní moci dne 28. 7. 2004. V rozhodnutí bylo stanoveno celkem 15 podmínek pro realizaci akce. Jednalo se zejména o předložení hlukové posouzení, které mělo navrhnout účinná protihluková opatření, aby v území nedošlo ke zhoršení hlukových poměrů.

## 4. Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení

Tato část diplomové práce je zaměřena zejména na identifikaci klíčových investičních činností na příkladech skutečně připravovaných staveb silnic I. třídy. Dále zde bude provedeno zhodnocení klíčových činností a úprava časových délek doby přípravy posuzovaných silnic na základě zrealizované analýzy a zjištěných skutečností. Souhrnně zde budou charakterizovány návrhy a doporučení pro urychlení přípravy silnic I. tříd v organizaci ŘSD.

### 4.1 Zhodnocení analýzy postupu přípravy

Na základě identifikace investičních činností, které se provádějí za účelem získání územního rozhodnutí zde bude provedeno zhodnocení těchto postupů a činností a upravena doba přípravy třech posuzovaných silnic. Upravené doby harmonogramů přípravy silnic budou řádně okomentovány a zhodnoceny v souvislosti s popisovanými činnostmi a postupy organizace ŘSD. Samotná úprava doby přípravy silnic bude provedena za pomoci analogického odvozování. Metoda analogie spočívá v odvození závěru na základě podobnosti s jinou situací a opírá se o určité znalosti objektivních zákonitostí. Úpravou časových řad vznikne nový model harmonogramu přípravy silnice, a proto byla vybrána metoda analogického odvozování, která se často využívá při samotném modelování.

#### 4.1.1 I/44 Bludov – obchvat

V tabulce 4.1 je zaznamenána původní doba v měsících, po kterou trvala příprava silnice od zahájení po získání ÚR.

**Tabulka 4.1: Upravený časový harmonogram přípravy silnice**

I/44 Bludov - obchvat				
Bod č.	Činnost / Rozhodnutí	Původní doba (v měsících)	Měsíce	Upravená doba (v měsících)
1	Posouzení vlivů	23,5	0	23,5
2	Záměr projektu	36,5	- 3	33,5
3	Dokumentace pro územní rozhodnutí	12,5	0	12,5
4	Aktualizace DÚR	6	- 6	0
5	Proluka od dokončení DÚR do zahájení IČ	5	- 5	0
6	Inženýrská činnost - územní řízení	43	- 17	26
7	Územní rozhodnutí - nabytí právní moci	4	0	4
Celková doba přípravy k získání ÚR		<b>130,5</b>	47	<b>99,5</b>
Zkrácená doba přípravy v %		<b>23,75%</b>		

Zdroj: ŘSD ČR, vlastní zpracování

Dále je v tabulce 4.1 uvedena upravená doba v měsících. Tato úprava je v následujícím textu v souvislých bodech řádně odůvodněna. Úprava měsíců je vždy uvedena za odůvodněním a zvýrazněna kurzívou.

#### **K bodu 1**

Zpracování dokumentace nelze urychlit z důvodu prověření vlivů na území ve všech ročních obdobích, následné seskupení podkladů a zpracování dokumentace s ohledem na velké množství dat, také zabere delší časový úsek – *0 měsíců*.

#### **K bodu 2**

V lednu roku 2010 byl ZP předložen ke schválení. ZP nebyl schválen na základě rozpočtového opatření vlády ČR, a tudíž nedostatku finančních prostředků na financování akcí ze SFDI v letech 2010 – 2011. Aktualizace ZP byla zadána až v červenci roku 2011 – *17 měsíců*. *O tuto dobu však nebude časový harmonogram upraven z důvodu zamezení pokračování přípravy z důvodu politického rozhodnutí, a ne z důvodu pochybení ze strany organizace.*

ZP byl víc jak 3 měsíce na úseku výstavby GŘ, následně byl vrácen z důvodu vypracování oponentního posudku, bez požadavků na přepracování. V případě tohoto požadavku měla kontrola zabrat cca měsíc. Dalších 19 dní trvala žádost o OP a 2 měsíce probíhalo dodání schvalovací doložky ode dne schválení na CK. Z těchto důvodů byla zaznamenána prodleva, která měla trvat max. 2,5 měsíců a trvala 5,5 měsíců v posloupnosti činností, v předkládání a vyřízení žádostí – *3 měsíce*.

#### **K bodu 3**

Doba 12 měsíců je dostatečně dlouhá, na zpracování DÚR v rozsahu stavby s ohledem na platnou legislativu řádně a v kvalitní podobě. V tomto případě však nelze uvést, že zkrácením doby zpracování DÚR se dá považovat za vhodné s ohledem na důkaz nekvalitně zpracované DÚR, z důvodu chybějících dokladů, které měli potom za následek několik aktualizací DÚR, a tudíž i prodloužení doby investičních činností. Předmětnou dokumentaci nemělo ŘSD přebírat, pokud nebyla řádně projednána ze všemi DOSS a budoucími správci IS a SO – *0 měsíců*.

#### **K bodu 4**

V rámci DÚR, která je zpracovaná v souladu se směrnicí MD pro dokumentaci staveb PK je i dokladová část. Součástí zadání zpracování DÚR je požadavek, že podmínky, které jsou

uvedeny ve stanoviscích DOSS musí být zapracovány do čistopisu DÚR. Na základě uvedeného, měla být 1. aktualizace (zpracování objektů protipovodňového opatření) provedena jako součást původní DÚR – *4 měsíce*.

Předchozí ustanovení platí i pro 2. provedenou aktualizaci s doplněním, že právě z těchto důvodů by provedení IČ, která má za cíl získání všech podkladů pro žádost o ÚR, včetně stanovisek a vyjádření, ve kterých jsou mimo jiné uvedeny podmínky a požadavky pro úpravu DÚR, mělo být zahájeno současně se zadáním zpracování DÚR. Proto byla doba přípravy zkrácena i o tuto dobu provedení aktualizace a to – *2 měsíce*.

### **K bodu 5**

Z důvodu zadání veřejné zakázky na poskytovatele IČ pro dodání ÚR byla IČ zahájena až 30. 4. 2013, tedy 5 měsíců po předání schválené DÚR. Termín dodání DÚR byl ŘSD znám, s ohledem na tuto skutečnost měla být VZ zahájena tak, aby byla smlouva uzavřena již v době předání DÚR – *5 měsíců*.

### **K bodu 6**

Uzavření 1. dodatku vyvolaly požadavky na posouzení odtokových poměrů, návrh PPO a projednání migračních tras živočichů. To by nenastalo v případě, že by tyto požadavky byly zapracovány již do čistopisu DÚR – *4 měsíce (celková doba zpracování PPO)*.

Uzavření dodatku č. 2 bylo dokladováno doložením zamítavého postoje třetí strany, a to od vlastníků IS ČEZU a RWE. V organizaci ŘSD, probíhalo na všech úrovních jednání s těmito stranami o uzavření metodického postupu k dořešení vzájemných práv a povinností. Ze strany zástupců IČ bylo však dne 30. 6. 2014 deklarováno 92 % splnění získaných podkladů k žádosti o ÚR. Žádost o vydání ÚR byla však podána až 25. 11. 2014. Při 92 % doložení podkladů, poskytovatelé IČ měli ihned požádat o ÚR – *5 měsíců (07-11/2014)*.

Na konci února 2015 stavební úřad předložil výzvu k doplnění žádosti o potřebné doklady. Od této chvíle měla IČ 7 měsíců na získání a předložení požadovaných dokladů na SÚ s ohledem na to, že metodický postup s ČEZem byl podepsán dne 17. 9. 2015. Toho dne tedy pominuly důvody k nezískání souhlasného stanoviska. S předpokladem jednoho měsíce na zpracování oznámení mělo být ÚŘ zahájeno dne 17. 10. 2015. Řádné doplnění všech podkladů na SÚ však



proběhlo až dne 31. 5. 2016 a oznámení o zahájení ÚŘ bylo vydáno dne 21. 06. 2016 – 8 měsíců (11/2015-06/2016).

#### K bodu 7

S ohledem na odvolání přezkoumání ÚŘ u KÚ nebyla v procesu nabytí právní moc zaznamenána žádná prodleva – 0 měsíců.

#### 4.1.2 I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí

V tabulce 4.2 je zaznamenána původní doba v měsících, po kterou trvala příprava silnice od zahájení po získání ÚŘ. Dále je v ní uvedena upravená doba v měsících a tato úprava je v souvislých bodech řádně odůvodněna. Úprava měsíců je vždy uvedena za odůvodněním a zvýrazněna kurzívou.

**Tabulka 4.2: Upravený časový harmonogram přípravy silnice**

I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí				
Bod č.	Činnost / Rozhodnutí	Původní doba (v měsících)	Měsíce	Upravená doba (v měsících)
1	Posouzení vlivů na ŽP	1	0	1
2	Záměr projektu	14,5	– 8	6,5
3	Dokumentace pro územní rozhodnutí	10	– 10	0
4	1. aktualizace DÚR	24	– 24	0
5	2. aktualizace DÚR	25	– 7	18
6	Inženýrská činnost - územní řízení	28,5	– 8,5	20
7	Inženýrská činnost - ÚŘ - Změna ÚŘ	31	– 3	28
Celková doba přípravy k získání ÚŘ		<b>134</b>	58,5	<b>73,5</b>
Zkrácená doba přípravy v %		<b>45,15%</b>		

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

#### K bodu 1

Proces EIA nenarušil časový harmonogram – 0 měsíců.

#### K bodu 2

S ohledem na to, že byl IZ dokončen dne 31. 10. 2004 a předložen ke schválení až v polovině července vznikla časová prodleva v délce 8 měsíců. Nebyly však zjištěny důvodné předpoklady pro takovou dobu trvání. Nachystání žádosti o schválení i s originálním podpisem je vyhotoveno max. do 2 týdnů – 8 měsíců.

### **K bodu 3**

V době zpracování DÚR nebyl pro předmětnou silnici zpracovaný IZ/ZP, ten byl dokončen až v říjnu roku 2004. Na základě dostupných analyzovaných údajů, kdy v dalších letech probíhaly dvě zásadní aktualizace DÚR, neměla být v letech 2001 a 2002 dokumentace vůbec zpracována – *10 měsíců*.

### **K bodu 4**

V návaznosti na stále nezpracovaný IZ v roce 2002, kdy probíhala první aktualizace DÚR, nebyl doposud důvod, aby práce na DÚR už byly zahájeny, proto je celá doba přípravy zkrácena o celých – *24 měsíců*.

### **K bodu 5**

V době, kdy probíhala druhá aktualizace DÚR, zadána dne 30. 3. 2004 měla být zahájena příprava prvotní projektové dokumentace ve stupni DÚR, a tedy s důrazem na dlouhé projednávání koncepce a technického řešení silnice I/55 mělo ŘSD zahájit přípravu v době dokončení IZ, a to v listopadu roku 2004 – *7 měsíců (04-10/2004)*.

### **K bodu 6**

Od doby schválení IZ dne 19. 1. 2006 mohla regulérně probíhat inženýrská činnost, v té době byla zpracovaná i DÚR a mohlo po získání všech podkladů být zažádáno o vydání ÚR. To však bylo podáno až 4. 4. 2008. Na základě zjištěných informací se jednalo o neprioritní přípravu silnice i s ohledem na neuspokojivou dopravní situaci v obci. Lze říci, že probíhalo spoustu jednání ohledně řešení DÚR a získání potřebných podkladů pro ÚR, avšak mnohdy s nedostatečnou vůlí dotáhnout záležitosti do úspěšného konce. S ohledem na předešlé zkušenosti s přípravou silnic a získané údaje v rámci organizace může být tato fáze přípravy zkrácena až o – *8,5 měsíce (20 měsíců je dostatečně dlouhá doba na přípravu veškerých podkladů k žádosti o ÚR)*.

### **K bodu 7**

Samotné doložení podkladů SÚ pro vydání změny ÚR trvalo organizaci cca 19 měsíců. Za tuto dobu mělo být ŘSD schopno vyhovět požadavkům SÚ, od kterého první výzvu k doplnění obdrželo dne 13. 2. 2013. Doba pro doložení podkladů byla stanovena na 21. 6. 2013. Za tyto 4 měsíce s ohledem na požadované podklady by je měla být schopna organizace doložit ve stanoveném termínu. SÚ následně ÚŘ zahájil dne 24. 9. 2014, dva dny po dodání požadovaných

podkladů – 3 měsíce (jedná se o minimální upravenou dobu s ohledem na to, že rozměr doplněných podkladů pro změnu ÚR v rámci územního řízení byl daleko rozsáhlejší oproti původnímu ÚR).

#### 4.1.3 I/44 Červenohorské sedlo – jih

V tabulce 4.3 je zaznamenána původní doba v měsících, po kterou trvala příprava silnice od zahájení po získání ÚR. Dále je v ní uvedena upravená doba v měsících a tato úprava je v souvislých bodech řádně odůvodněna. Úprava měsíců je vždy uvedena za odůvodněním a zvýrazněna kurzívou.

**Tabulka 4.3: Upravený časový harmonogram přípravy silnice**

I/44 Červenohorské sedlo – jih				
Bod č.	Činnost / Rozhodnutí	Původní doba (v měsících)	Měsíce	Upravená doba (v měsících)
1	Posouzení vlivů na ŽP	46	0	46
2	Záměr projektu	3	0	3
3	Proluka od schválení ZP po zadání DÚR	3	– 3	0
4	Dokumentace pro územní rozhodnutí	9	0	9
5	Inženýrská činnost - územní řízení	7	0	7
6	Územní rozhodnutí - nabytí právní moci	1	0	1
Celková doba přípravy k získání ÚR		<b>69</b>	3	<b>66</b>
Zkrácená doba přípravy v %		<b>4,35%</b>		

Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

#### K bodu 1

Z důvodu nedohledání dokumentace EIA, ve které by bylo uvedeno, v jakém rozsahu byly provedeny dvě doplnění. Na základě komunikace s pracovníkem ŘSD se dá předpokládat, že se jednalo o doplnění aktualizovaných studií v návaznosti na současné vlivy na území. Tyto studie musí být provedeny ve všech ročních obdobích, s ohledem na rozsah stavby a jejího umístění v CHKO Jeseníky bylo zpracování a prověření těchto dokladů jistě náročné. Tímto je vysvětlena doba trvání 46 měsíců. Na základě zjištěných informací a zkoumaných podkladů, lze konstatovat, že proces EIA nenarušil časový harmonogram – 0 měsíců.

#### K bodu 2

S ohledem na to, že zpracování a schválení ZP probíhalo současně s procesem EIA, nebyla zaznamenána žádná časová prodleva – 0 měsíců.

### **K bodu 3**

Na základě toho, že zadání DÚR nezáviselo na termínu vydání stanoviska o posouzení vlivů na ŽP měla organizace postupovat rychleji a zahájit zpracování DÚR ihned po schválení ZP – 3 měsíce.

### **K bodu 4**

Při zpracování DÚR nebylo shledáno významné narušení časové osy přípravy stavby – 0 měsíců.

### **K bodu 5**

Získání dokladů k žádosti o ÚR probíhalo celkem 4,5 měsíců, územní řízení bylo zahájeno neprodleně po doručení žádosti o ÚR. Územní řízení trvalo 2,5 měsíce včetně ústního jednání s místním šetřením a časový harmonogram akce tak nebyl narušen – 0 měsíců.

### **K bodu 6**

V procesu nabytí právní moc nebyla zaznamenána žádná prodleva – 0 měsíců.

## **4.2 Shrnutí analýzy postupu přípravy**

V podstatě každá fáze, která probíhá při přípravě staveb silnic I. tříd je klíčová. Důležité je však omezení doby přípravy na nezbytně nutné období. V této podkapitole budou uvedeny stanovené a vyhodnocené průměrné doby přípravy třech analyzovaných staveb silnic a na základě toho bude vyhodnocena průměrná doba přípravy silnic I. tříd před a po analýze postupu činností s ohledem na rozsah posuzovaných silnic. Na základě provedené úpravy doby přípravy silnice I/44 Bludov – obchvat bylo zjištěno, že v případě zamezení formálních nedostatků, neodůvodněných časových prodlev a jiných zřetelných chyb se doba přípravy silnice zkrátila téměř o 24 %. V případě silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí se jednalo dokonce o 45 % s ohledem na celkové vyřazení některých kroků přípravy. Naproti tomu u silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih nebyla zaznamenána delší časová prodleva jak 3 měsíce, a proto se doba přípravy silnice po provedeném hodnocení zkrátila jen o 4 %.

Z provedených harmonogramů přípravy posuzovaných staveb vyplynula průměrná doba od zahájení přípravy po vydání územního rozhodnutí 115 měsíců. Na základě úprav a po zamezení prodlev, byla vyhodnocena průměrná doba přípravy na 80 měsíců. Z uvedeného vyplývá, že pomocí prospěšnějšího postupu, zkvalitněním, sjednocením nebo zjednodušením dosavadních činností, lze zkrátit dobu přípravy až o 30 %.

Na základě provedené analýzy byly zjištěny činnosti a postupy, které měli výrazný vliv na prodloužení investiční přípravy u posuzovaných silnic. Mezi hlavní patří problematika zadávání DÚR bez projednaného ZP všemi zúčastněnými stranami, který je prvotním podkladem pro zpracování DÚR. ŘSD by vždy mělo počkat na konečný čistopis ZP, jinak nastává problém aktualizací PD v dalších fázích přípravy. Další návrh je uveden na základě skutečnosti o nekvalitně zpracovaných a neprojednaných DÚR. ŘSD by mělo usilovat o přepracování směrnice MD o dokumentaci staveb PK. V ní by mělo být jasně uvedeno, že dokladová část slouží k získání všech požadavků na případné změny dokumentace a tyto požadavky z doložených dokladů musí být řádně zapracovány v předaném čistopisu DÚR. Na základě jasně vymezených pravidel bude ŘSD schopno správně posoudit předvídatelné a nepředvídatelné změny závazků. V souvislosti se zahájením IČ by mohla proběhnout změna, a to taková, že předpoklad zahájení IČ by byl stanoven na dobu, kdy už je znám rozsah stavby a jsou stanoveny všechny SO. Takto poskytovatelé zajištění IČ získají povědomí o problematice zpracování DÚR pro předmětnou stavbu silnice, budou se účastnit na jednáních, ke kterým jsou přizváni zástupci DOSS, budou v kontaktu se zpracovatelem DÚR a při příležitosti zpracování jednotlivých částí dokumentace budou moci průběžně žádat o stanoviska a vyjádření.

Co se týká nedostatečné kontroly průběhu IČ ze strany ŘSD, tak by mohla být napravena tak, že podmínkou veřejné zakázky na zajištění IČ bude předložení předpokládaného časového harmonogramu se všemi uvedenými činnostmi a doklady, které jsou potřeba získat k žádosti o ÚR. Harmonogram by se podepsáním smlouvy stal závazným podkladem k fakturaci a poskytovatelé by vždy museli doložit řádné odůvodnění při nesplnění uvedených předpokládaných dob. Tento způsob by mohl být velice užitečný i při stanovení doby přípravy silnic v dalších fázích přípravy.

#### **4.3 Návrhy a doporučení ke sjednocení postupu přípravy**

V předchozí kapitole jsou uvedeny zásadní postupy organizace ŘSD a návrhy k jejich zlepšení, které vyplynuly z provedené analýzy a vedly k výraznému prodloužení přípravy. V této kapitole budou uvedeny obecné návrhy na sjednocení přípravy při řešení komplexního zlepšení a zkvalitnění postupů ŘSD. Prvotní změnou v rámci celého fungování organizace by mělo být vedení řádné agendy, ujednocené plánování s ohledem na dosavadní zkušenosti, a především dodržování časových harmonogramů přípravy a s tím spojené náležité odůvodnění, v případě narušení časového plánu, tak aby se příště mohlo těmto záležitostem předejít. Dalším urychlením přípravy silnic I. tříd by mohlo být využití způsobu společného územního

a stavebního řízení. Praxe je totiž taková, že projektové dokumentace ve stupni DÚR jsou v mnoha případech již v rozsahu PD ve stupni DSP, mohlo by se tedy efektivně využít úspor z rozsahu. Mnohdy totiž zásadní neefektivnost spočívá v tom, že zpracovatelé dokumentací vždy dostanou k dispozici předchozí zpracovanou PD. Musela by se ovšem tato možnost projevit i v rámci zákona č. 146/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, na základě, kterého je možné vyvlastňovat jen v případě vydaného územního rozhodnutí.

Také je nutné zmínit problematiku informačních technologií. V organizaci ŘSD je využíváno spoustu programů, které postrádají návaznost na ostatní programy a systémy. Mnohdy jsou tyto programy neúčelné, problematické a samy o sobě postrádají svůj význam. Většinu jich spravují externí dodavatelé a neznalostí interních postupů vzniká problematika zdoluhavého řešení vzniklých požadavků. Daleko účelnější by bylo mít pro činnosti v přípravě staveb silnic jeden funkční program, ve kterém by se zaznamenávaly činnosti, termíny a veškeré dokumenty, které souvisejí s předmětnou silnicí. Za pomoci odkazů by byl zaměstnanec přesměrován na všechny existující dokumentace. Při množství připravovaných silnic by bylo vhodné zajistit pro zaměstnance automatické hlídání termínů, platností smluv a rozhodnutí vydaných k předmětné silnici. Jeden program, ve kterém by se už navždy ukládaly veškeré dosavadní údaje a informace o přípravě silnic, tak by byla zajištěna komplexnost přípravy i pro budoucí potřeby.

Dalším zkvalitněním by bylo zajištění jednotné evidence všech směrnic, předpisů, příkazů a ostatních dokumentů, které se týkají přípravy silnic. Organizace samozřejmě disponuje intranetem, na kterém zaměstnanci naleznou vydané směrnice a příkazy, ale nejsou zde uvedeny další interní předpisy a emailové korespondence o postupech přípravy. Důležité informace a metodiky jsou uvedeny na stránkách ŘSD, ke kterým mají přístup i zhotovitelé a poskytovatelé služeb, ale i zde se jedná o necelostvornou evidenci.

V některých sférách postupu přípravy silnic stále schází pracovní postupy s třetími stranami, jako jsou státní organizace, státní podniky a soukromé společnosti. I přesto, že má organizace, respektive její zástupci veškerý zájem o vzájemné dohody, spolupráci často znemožňují protichůdné požadavky vedení obou zúčastněných stran. Tady by se organizace, respektive zaměstnanci na nižších pozicích měli aktivně zapojit do přípravy potřebných podkladů a měli by mít možnost se účastnit na schůzích, na kterých se rozhodují samotné kroky přípravy silnic, které pak bez ohledu na nedostatky ujednaných dohod musejí provádět a zbytečně se pak zkomplikují dosavadní znalé postupy. Zaměstnanci, kteří poté provádějí samotné úkony, proto

nemůžou ovlivnit špatný výsledek a jsou také zodpovědní za přenášení chybných informací na zajišťovatele dokumentací a IČ.

I s ohledem na skutečnost, že se v ČR nenachází dostatek kvalitních projektových a stavebních firem, by organizace měla více využívat vlastní zdroje jak technické, tak především personální. Zaměstnanci by měli mít dostatečnou možnost a podporu ze strany nadřízených odborů k výměně informací, zkušeností a provedených postupů v rámci ostatních správ a závodů.

I když to nepatří mezi hlavní problematiku této práce, při zadávání VZ mohou nastat situace, kdy se nepřesným postupem, které jsou součástí VZ způsobí následné nejasnosti ohledně předmětu plnění smluv. Jedná se o zavedené postupy při zadávání VZ, a to o výrazné odchylky v zadání předmětů smluv jako např. chybějící podrobné rozsahy služeb, nebo neaktuálních náležitostí. Ze strany odpovědných specializovaných oddělení GŘ má být předložen jednotný rozsah služeb se všemi uvedenými požadavky na zpracování dokumentací a plnění poskytovaných služeb. A tyto rozsahy důkladně sledovat při jejich úpravě (každá VZ musí projít procesem schválení ze strany pověřených oddělení GŘ, než jsou vyzváni vybraní uchazeči).

V současné chvíli jsou takovéto vzory k dispozici ve směrnici GŘ k zákonu o zadávání VZ. Avšak stále se objevují chyby a nedostatky, které mají za následek značné nejasnosti v dodaných dokumentacích nebo se projevují v nepochopení náležitostí smluv ze strany zpracovatelů. Prodleva mezi dodáním a zahájením další fáze přípravy je způsobená také trváním VZ, které mají různý časový postup. V současné době však ŘSD uplatňuje takový postup, aby předcházelo časovým prodlevám, který zahrnuje zahájení plnění smlouvy na výzvu objednatele a právo na zrušení VZ bez udání důvodů. Uvedené změny zacílené na zkvalitnění a sjednocení pracovních postupů organizace ŘSD by mohli být nápomocné při urychlení přípravy nejenom silnic I. tříd ale i při přípravě dálnic.

#### **4.4 Vnější vlivy**

Po provedeném zhodnocení je nutné zmínit i vnější faktory, které mají dopad na celkovou dobou přípravy staveb silnic I. tříd, avšak nelze je v dostatečné míře ovlivnit změnou postupů v rámci organizace ŘSD. Tyto vnější vlivy lze spatřit v následujících bodech:

- politická situace – politické strany u moci v rozhodujících pozicích, zaměření priorit v odvětvích, častá výměna zástupců, ministrů a ředitelů;
- finanční situace a náročnost připravovaných staveb – pozastavení přípravy i realizace;

- právní nařízení – ze strany státu nebo EU – musejí se zapracovat, i když to často zkomplikuje veškeré dosavadní provedené činnosti v přípravě staveb;
- přetíženost SÚ – rozsáhlé stavby se povolují na SÚ, které zaměstnávají minimální počet pracovníků a když se objeví žádost o ÚR velké liniové stavby, nelze tak dostatečně rychle reagovat na zpracování žádosti, z důvodu již probíhajících menších územních a jiných správních řízení;
- obyvatelstvo – nevstřícnost obyvatelů v územích, kde se bude realizovat silnice I. třídy a neochota dohody ohledně požadavků ze strany státu;
- externí dodavatelské firmy – malý trh poskytovatelů a zpracovatelů a nedostatečná kvalita.

Veškeré uvedené vnější vlivy výrazně ovlivňují délku přípravy a výstavby silnic I. tříd. Ve většině případech je však nelze zachytit do ucelených tabulek a grafů tak, aby jim zástupci ŘSD mohli změnou postupů nějak výrazně předejít nebo je zcela vymýtit.



## 5. Závěr

Téma diplomové práce bylo vybráno s ohledem na aktuálně diskutovaný ekonomicky – společenský problém a tím je příprava a výstavba nových úseků silnic I. tříd. Organizací, která je zřízena za účelem správy, údržby, oprav a k zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy je Ředitelství silnic a dálnic. Silnice I. třídy lze charakterizovat jako čistý veřejný statek, protože splňují dvě základní vlastnosti, a to nedělitelnost statku a nevylučitelnost ze spotřeby. Zároveň jejich financování zajišťuje stát prostřednictvím vybraných daní. Konkurence organizace ŘSD je prakticky nulová, nelze si totiž představit, že by někdo jiný v jakékoliv míře chtěl realizovat, vlastnit a financovat veřejnou komunikaci. Jde v podstatě o tzv. přirozený monopol.

Práce byla zaměřena na zhodnocení postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy v organizaci ŘSD. Nejprve byla představena organizace ŘSD, její hlavní činnosti a cíle, organizační struktura, forma financování apod. Následně byly charakterizovány fáze přípravy a tři vybrané připravované silnice. Dále byla provedena analýza harmonogramů přípravy a s tím spojená úprava časových délek doby přípravy posuzovaných staveb. Na závěr bylo provedeno zhodnocení analýzy postupu přípravy a uvedeny návrhy a doporučení ke sjednocení celkového postupu organizace.

Pro analýzu postupu při přípravě výstavby silnic I. třídy, kde byla použita metoda vertikální kvalitativní analýzy k posouzení klíčových investičních činností, byla vybrána příprava třech odlišných typů silnic.

U silnice I/44 Bludov – obchvat byla nejdelší doba přípravy zaznamenána ve fázi inženýrské činnosti k získání ÚR. Největším důvodem zde bylo neúčinné a zdlouhavé získávání požadovaných dokladů k žádosti o ÚR a v častém případě laxní a neprofesionální přístup najaté firmy. Jistou roli sehrávala nedohoda s vlastníky VTDI a nedodržení časových lhůt přípravy.

Nejdelší dobou přípravy u silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí byla fáze zpracování a projednávání DÚR a také inženýrská činnost k získání ÚR. Zde se jednalo o souvislost mezi ZP, který nebyl v době dokončení prvotní DÚR vůbec zpracován. A tím byla způsobená velká časová prodleva formou častých aktualizací DÚR. Délka inženýrské činnosti k získání ÚR byla vyvolána opakovaným nedoložením podkladů ze strany žadatele k žádosti o ÚR.

Naopak u silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih nebyla zaznamenána delší časová proluka, která by zapříčinila prodloužení doby přípravy silnice. Činnosti v přípravě silnic byly

analyzovány kvalitativně zejména z hlediska časového harmonogramu, tak aby mohla být provedena identifikace klíčových investičních činností a na jejím základě pak doporučení návrhů na zkvalitnění a sjednocení postupu.

Postupy, které výrazně ovlivnily dobu přípravy od zahájení po získání ÚR, byly zjištěny u činností při zadání DÚR před dokončením a schválením ZP. Jednalo se o nedořešené technické náležitosti projektových dokumentací a z tohoto důvodu následně probíhali časté aktualizace DÚR. S tím souvisí i kvalitní zpracování DÚR, především dokladové části. Z důvodu toho, že v žádných současných předpisech není náležitě uvedeno, co má být součástí dokladové části a na základě jakého postupu se zpracování požadavků má provádět. Další problematika vyplynula z toho, že je IČ k dodání ÚR byla zahájena až po odevzdání DÚR. V neposlední řadě vyplynula otázka optimálního způsobu zajištění IČ k dodání ÚR, byla totiž zjištěna nedostatečná nebo nekvalitní kontrola postupu získání podkladů pro žádost o ÚR, nejenom v případě zadaných IČ jiné společnosti.

Organizace by se v přípravě měla zaměřit především na celkovou reorganizaci dosavadních postupů. Prvotní změnou v rámci celého fungování organizace ŘSD by mělo být vedení řádné agendy. Současně s tím zavést postup plánování přípravy s ohledem na dosavadní zkušenosti. V neposlední řadě by se organizace měla zaměřit zejména na následné dodržování časových harmonogramů přípravy a na zaznamenání řádných odůvodněních, v případě narušení časového plánu pro budoucí zamezení předmětných chyb. ŘSD by se mělo také zaměřit na zlepšení komunikace jak v interní formě s pozitivním ovlivněním zaměstnanců, tak v externí podobě a zajistit tak náležité telekomunikační cesty. Tímto základním nastavením řádných postupů a metod k dosažení stanoveného cíle by se urychlení přípravy dalo dosáhnout i bez legislativních změn. Identifikace klíčových investičních činností samozřejmě záleží i na konkrétní specifikaci každé připravované silnice.

Metodou analogického odvozování byly upraveny časové řady u činností u třech posuzovaných silnic. Po provedeném rozboru postupů a činností v přípravě silnic z prvotních harmonogramů přípravy vyplynula průměrná doba od zahájení přípravy po vydání územního rozhodnutí 115 měsíců. Na základě úprav a po zamezení prodlev, byla vyhodnocena průměrná doba přípravy na 80 měsíců. Z uvedeného vyplývá, že vyřešením, zkvalitněním nebo zjednodušením dosavadních činností, lze zkrátit dobu přípravy až o 30 %. Dochází tedy k potvrzení hypotézy, která zněla, že při zamezení provedení nesprávných postupů, metod a činností se průměrná doba přípravy silnic zkrátí min. o 20 %.

Cílem diplomové práce bylo zhodnocení klíčových činností, metod a postupů a navržení doporučení pro urychlení přípravy silnic I. tříd v organizaci Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Na základě analýzy k identifikaci klíčových investičních činností a zhodnocení výsledných hodnot u vybraných připravovaných silnic bylo výsledkem práce zjištění, že u řady činností a metod použitých při přípravě silnic, od zadání záměru projektu po získání pravomocného územního rozhodnutí, existuje velká rezerva pro zlepšení vývoje pracovních postupů. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že cíl diplomové práce byl splněn.

## Seznam použité literatury

### Odborná literatura

ADAMEC, Vladimír a kol. 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.

BUTTON, Kenneth. 2010. *Transport Economics*. 3rd ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. ISBN 978-1-84064-191-2.

PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. 2012. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR. 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.

REKTOŘÍK, J., J. HLAVÁČ a kol. 2012. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. Praha: Ekopress. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

VETEŠNÍK, P., L. JEMELKA, L. POTĚŠIL, E. VETEŠNÍKOVÁ, Z. ADAMEOVÁ a L. BOHUSLAV. 2016. *Dopravní právo*. Praha: C.H. Beck. 813 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

### Elektronické publikace

KRAJČOVIČ, Marián a kol. *Dopravní stavby I (pozemní komunikace)* [online]. ©2019 [cit. 2019-04-05]. 222 s. Dostupné z: <https://docplayer.cz/1012262-Dopravni-stavby-i-pozemni-komunikace-doc-ing-marian-krajcovic-csc-a-kolektiv.html>.

### Legislativa

Úplné znění zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). [cit. 2019-04-02]. V Ostravě: Sagit, 2018. 544 s. ISBN 978-80-7488-2999-9.

Zákon č. 100 ze dne 20. března 2001 o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů. [cit. 2019-04-15]. In: Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 40, s. 2794-2824.

### Interní materiály

*Organizační řád*. 69 s. [cit. 2019-04-10]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

*Ostatní Interní předpisy a směrnice*. [cit. 2019-05-10]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

*Ostatní dokumenty, rozhodnutí, stanoviska tří posuzovaných silnic.* [cit. 2019-05-10]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

*Projektové dokumentace.* [cit. 2019-05-10]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

*Rámcové smlouvy.* [cit. 2019-04-10]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

Směrnice č. V-2/2012. *Směrnice upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu ze dne 15. 9. 2015.* Změna č. 4. [cit. 2019-05-25]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

### **Elektronické zdroje**

Ministerstvo dopravy. *Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací 2017.* Ve znění dodatku č.1 a č. 2, 2019. [online]. 99 s. [cit. 2019-05-25]. Dostupné z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_11\\_METODICKE\\_POKYNY/SDS\\_PK\\_2017.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_11_METODICKE_POKYNY/SDS_PK_2017.pdf).

ŘSD ČR. *Výroční zpráva 2017.* 2019. [online]. 80 s. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>.

ŘSD ČR. *Zřizovací listina.* 2019. [online]. 5 s. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>.

ŘSD ČR. *Délky a další data komunikací.* ©2015. [online]. Poslední revize 1.7.2018 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice>.

ŘSD ČR. *Informační leták.* [online]. 4 s. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/323/infoletak\\_s44-bludov-obchvat.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/323/infoletak_s44-bludov-obchvat.pdf).

ŘSD ČR. *Informační leták.* [online]. 4 s. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/340/infoletak\\_s55-prerov-predmosti.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/340/infoletak_s55-prerov-predmosti.pdf).

ŘSD ČR. *Informační leták.* [online]. 4 s. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: [https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/320/infoletak\\_s44-cervenhorske-sedlo-jih\\_1479457139954.pdf](https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/320/infoletak_s44-cervenhorske-sedlo-jih_1479457139954.pdf).

SFDI. *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2019 a střednědobý výhled na roky 2020 a 2021.* [online]. 2019. 25 s. [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/rozpocet/rozpocet-sfdi/>.

## Seznam zkratk

CEF	Nástroj pro propojování Evropy
CETIN	Česká telekomunikační infrastruktura, a. s.
ČHS	Červenohorské sedlo
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DOOS	Dotčené orgány státní správy
DPH	Daň z přidané hodnoty
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
EIA	Vyhodnocení/Posuzování vlivů na životní prostředí
EU	Evropská unie
FIDIC	Mezinárodní federace konzultačních inženýrů
GTP	Geotechnický průzkum
GŘ/GŘ ŘSD	Generální ředitel/Generální ředitelství ŘSD
HDM-4	Program pro hodnocení silničních a dálničních staveb v investičních záměrech
IČ	Inženýrská činnost
IS	Inženýrské sítě
ISd	Interní sdělení
k.ú.	Katastrální území
KÚ	Krajský úřad
LPF	Lesní půdní fond
MěÚ	Městský úřad
MD	Ministerstvo dopravy

MF	Ministerstvo financí
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OP	Oponentní posudek
OPD	Operační program doprava
OP/ZOP	Obchodní podmínky/Zvláštní obchodní podmínky
PD	Projektová dokumentace
PGŘ	Příkaz generálního ředitele
PPK	Politika pozemních komunikací
PPO	Protipovodňové opatření
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public-Private-Partnership)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘÚV	Ředitel úseku výstavby
s/spol. s r.o.	Společnost s ručením omezeným
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SGŘ	Směrnice generálního ředitele
SO	Stavební objekt
SoD	Smlouva o dílo (Souhrn smluvních dohod)
SP	Stavební povolení
SPr	Studie proveditelnosti
STL	Středotlaké plynovody
SÚ	Stavební úřad
TEN-T	Transevropské sítě
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb

ÚR	Územní rozhodnutí
ÚŘ	Územní řízení
UZSVM	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
VDTI	Veřejná dopravní a technické infrastruktury
VN/VVN	Vysoké napětí/Velmi vysoké napětí
VTL	Vysokotlaké plynovody
VZ	Veřejná zakázka
ZP/IZ	Záměr projektu/Investiční záměr
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZZVZ	Zákon o zadávání veřejných zakázek (zákon č. 134/2016 Sb.)
ŽP	Životní prostředí



### **Příloha 3: Prohlášení o využití výsledků diplomové práce**

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 11. 7. 2019



Bc. Lucie Hofreiterová

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Organizační schéma ŘSD

Příloha č. 2: Přehled příkazů, směrnic a IS platných pro organizaci ŘSD

Příloha č. 3: Přehled příkazů, předpisů, ISd a oznámení platných pro organizaci ŘSD

Příloha č. 4: Tabulky postupů při řešení přeložek IS se správci sítí v rámci ŘSD

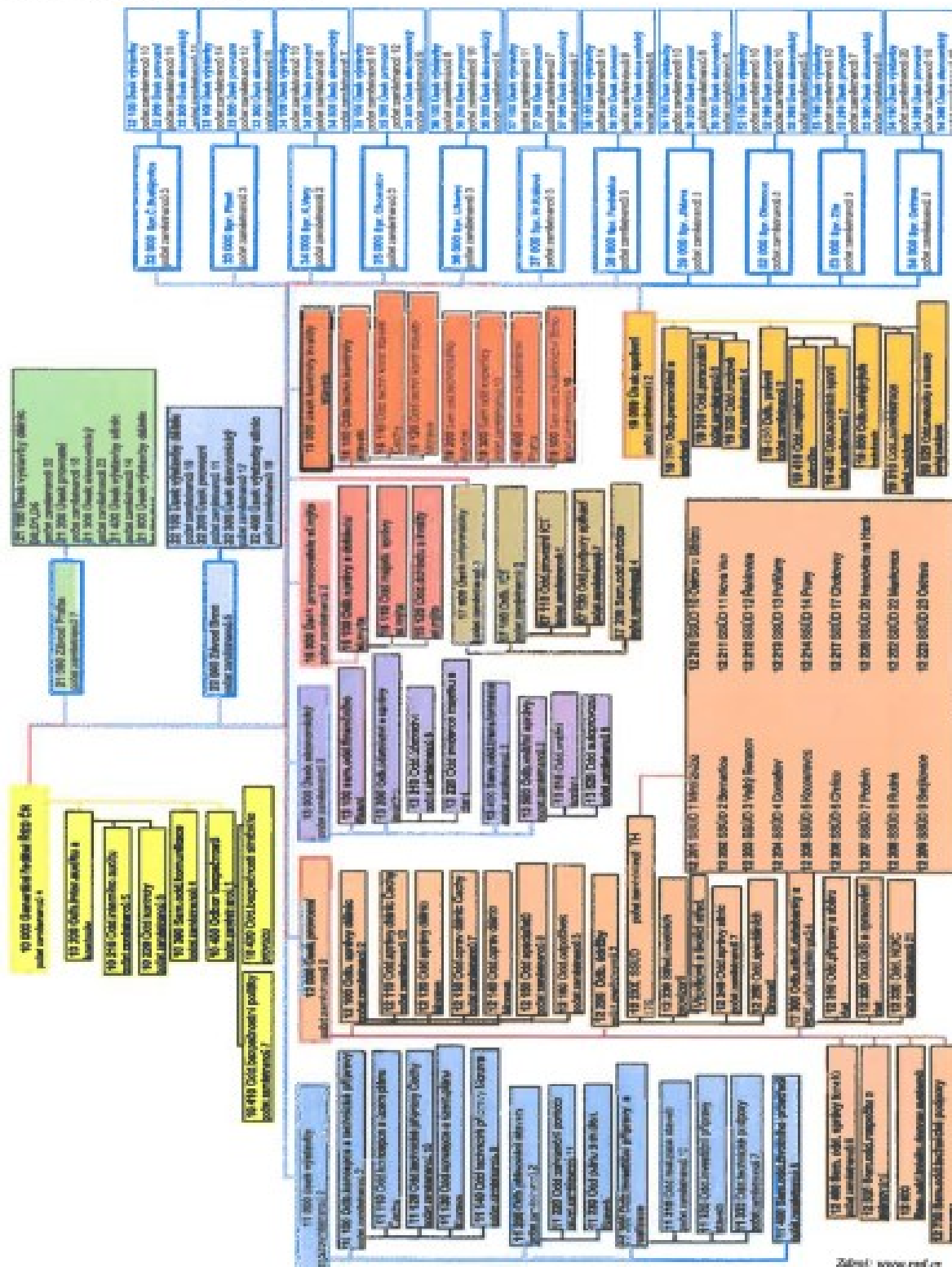
Příloha č. 5: Přehledná situace silnice I/44 Bludov – obchvat

Příloha č. 6: Přehledná situace silnice I/55 MÚK s ČD Přerov - Předmostí

Příloha č. 7: Přehledná situace silnice I/44 Červenohorské sedlo - jih

Zdroj: *Organizační schéma ŘSD ČR*. [cit. 2019-05-25]. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a.

2000-2001



**Příloha č. 2: Přehled příkazů, směrnic a IS platných pro organizaci ŘSD**

<b>PS - Příkazy, Směrnice</b>		
<b>Název</b>	<b>Předmět</b>	<b>Účel</b>
PGŘ 12/2015 verze 2.0	Zajištění jednotné evidence pozemku	Dodatečné majetkoprávní vypořádání, určení majetkových hranic
PGŘ 3/2016 verze 2.0	Stanovení výše nájemného v rámci uzavírání nájemních/pachtovních smluv	Majetkoprávní - ZDS
PGŘ 9/2016	Nabývání nemovitosti do majetku státu v souvislosti s novelou 416/2009	Majetkoprávní
PPK - SVO	Požadavky na úrovně zadržení, svodidla	DUR, DSP, PDPS
PGŘ 6/2006 ,IS 26.8.2016	Optické trasy, PPK - KAP	DUR, DSP, PDPS
PGŘ 5/2016	Řešení nasávacích oblastí - dopravní značení	DUR, DSP, PDPS
PPK - PLO	Provedení a kvalita plotů	DUR, DSP, PDPS
PPK - CIS	Objektová skladba a číslování stavebních objektů a provozních souborů	DUR, DSP, PDPS
SGŘ 10/1998	Zásady pro zřizování odpočívek a obslužných zařízení	DUR, DSP, ZD odpočívky
PGŘ 9/2008	Posuzování technického řešení nákladově významných mostních objektů	DUR, DSP
PŘPÚ 2/2014	Způsob předkládání investičních a neinvestičních akcí	Globální položky - provoz
PŘÚV 1/2011 verze 2.0	Metodický pokyn pro zpracování odhadu stavebních nákladů v průběhu přípravy a realizace	Od vyhledávací studie až po ZDS, realizace

PGŘ 33/2015	Smluvní ujednání v případě řešení sporů	Smlouvy
PGŘ 17/2016, IS 28.6.2016	Aplikace zákona o registru smluv	Zveřejňování smluv
SGŘ 17/2006	Postup při řešení a odstraňování provozních škod	Provozní škody, ZD pro DUR, DSP
SGŘ 7/2012	Postup při převzetí dokončených staveb PK vč. reklamací v záruční době	Provozní škoda, záruční doba, ZD DUR a DSP
SGŘ 11/2015	Převody majetku tvořeného stavbami PK a jimi zastavěných silničních pozemků	Majetkoprávní vypořádání, ZD DUR a DSP
SGŘ 13/2016	Určení rozsahu služebnosti IS ve správě ŘSD	Rozsah služebnosti IS, DUR, DSP
SGŘ 7/2008 verze 3.0	Aplikace zákona č. 309/2006 zajištění dalších podmínek BOZP	Koordinátor BOZP, příprava a realizace
Směrnice V-2/2012, PŘÚV 1/2013	Směrnice upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu	Zpracování SPr, ZP, HDM4
SGŘ 9/2017	Slučování pozemků	Majetkoprávní
SGŘ 7/2008 verze 4.0	Aplikace zákona č. 309/2006 zajištění dalších podmínek BOZP	Koordinátor BOZP, příprava a realizace
Doplnění SGŘ ŘSD ČR č. 17/2006	Zjednodušené schématické znázornění provozní škody s doprovodným textem	Příprava
PŘÚV 1 -2013 verze 1.3	Prováděcí pokyn ke směrnici V-2/2012 - postupy MD, SFDI, atd.	Příprava - záměry projektu, studie
SMĚRNICE PRO DOKUMENTACI STAVEB POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	Dodatek č. 1 - změny, nové články ve směrnici	Příprava - dokumentace

IS - 5919/18 - 11120 k PŘÚV 1/2013	Stanovení výše inflačního koeficientu SFDI pro další období	Příprava - oceňování staveb/dokumentace
SGŘ 6/2018	Zásady spolupráce mezi GŘ a jednotlivými útvary	Příprava - dokumentace, interní expertíza, GP, SFDI
SGŘ č. 4/2018 Politika ochrany osobních údajů	Naplnění požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů	Zaměstnanci a třetí strany, které se podílejí na činnostech zpracování osobních údajů
SGŘ č. 6/2010, verze 3.0	Procesy ŘSD ČR - Příručka kvality	Nahrazuje SGŘ č. 6/2010, verze 2.1.
PŘÚV 1/2013	Prováděcí pokyny k Metodice HDM4	Aktualizace PŘÚV 1/2013
SGŘ 1/2019	Organizační řád ŘSD	NAHRAZUJE OŘ 1/2018 ver.2
SGŘ 10/2017, příloha 1	Nakládání s majetkem státu	Majetkoprávní
PGŘ 23/2018, v.2.0	Zadávání VZ při využití uzavřených RS a rámcových dohod na projekční a obdobné činnosti	Nahrazuje/ruší PGŘ 23/2018 ze dne 24.9.2018
PGŘ 18/2018	Centrální zavedení informačního systému PPS	Postup přípravy staveb
PGŘ 6/2019	Pokyn k vyřazení stavebních objektů z procesu stavebních řízení vedených MD ve věcech dálnic	Příprava staveb
SMĚRNICE PRO DOKUMENTACI STAVEB POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	Dodatek č. 2 - změny, nové články ve směrnici	Příprava staveb, dokumentace

Zdroj: *Interní materiály ŘSD ČR*, 2019. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a, vlastní zpracování.

**Příloha č. 3: Přehled příkazů, předpisů, ISd a oznámení platných pro organizaci ŘSD**

<b><u>PPI - Příkazy, Předpisy, interní sdělení</u></b>		
<b>Název</b>	<b>Předmět</b>	<b>Účel</b>
Interní sdělení	Příkaz k dodržování příslušných TP	Diagnostika mostů a vozovek PK - provoz
Interní sdělení	Předchozí schválení	Nabývání, pozbývání nemovitostí - provoz
Interní sdělení	Katalog typizovaných mostních k-cí	Projektová příprava
Interní sdělení, metodický pokyn	Použitelnost stávajících portálů	Portály - dopravního značení a mýta
Interní sdělení	Clony proti oslnění	Clony proti oslnění
Interní sdělení	Inflační koeficient a aktualizace cenových indexů	Přepočet cenových úrovní SN (ZP, DUR,DSP, PDPS)
Příkaz GŘ	Změna R na D - novela zákona 13/1997	Stanovení postupu převodu
Interní sdělení	Pokyn ŘÚV Aplikace novely zákona 13/1997	Pokyn k zajištění přípravy a realizaci silnic I. třídy
Technické podmínky	Geotechnický průzkum pro PK	Podklad k zadání - GTP předběžný, podrobný
Předpis B1	Tvorba odtokových plánů	Projektové dokumentace (DUR)
Předpis C2	Předávání digitální dokumentace	Projektové dokumentace (ZP,DUR,DSP, PDPS )
Předpis C3, interní sdělení	Tvorba digitálního ZE	Projektové dokumentace (DUR,DSP )
Předpis C4	Digitální předávání a zpracování dat geologických zakázek	Podklad k zadání - GTP předběžný, podrobný
Předpis B2/C1	Tvorba mapových podkladů a digitálních map komunikací	Podklad pro geotechnické práce
Interní sdělení	Korespondence a jednání s ČUZK	Koordinace s katastrem nemovitostí
Interní sdělení	Pořizování vizualizací staveb	Vizualizace
Interní sdělení	pokyn GŘ k zákonu 416/2009	Majetkoprávní
Interní sdělení	Stanovisko právního odboru	Výklad ustanovení §3b zákona 416/2009 - majetkoprávní

Interní sdělení	Pokyn pro přípravu staveb s ohledem na nemotorovou dopravu v území	Příprava - bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy, viz.
Dopis	Audit bezpečnosti	Audit bezpečnosti (ve všech fázích)
Interní sdělení	Pokyn ŘÚV k zajištění zpracování revizního biologického průzkumu	Platí ke stanovisku EIA 244/1992
Metodika	Novela 39/2015 zákona 100/2001	EIA
Metodický postup	Posouzení vlivu na krajinný ráz ve smyslu zák. ochrany přírody a krajiny	V rámci průzkumů ŽP
Rámcová smlouva	Orientační odhad ceny EIA dokumentace pro výpočet hodin	Zadání EIA
Interní sdělení	Pokyn ŘÚV při zajištění stanovisek u Vodoprávních úřadů a povodí	V rámci ÚŘ a SP (DUR, DSP)
Interní sdělení	Supervize PD ze strany SFDI	Povinná účast Zástupce SFDI na VV
Předpis SŽDC + postup	Organizování výluk	Pokyny při postupu
EXCEL - Kontrolní list projektu	Kontrolní list projektu	Kontrola PDPS
Interní sdělení	Vyvlastnění, převody pozemků	Majetkoprávní
Interní sdělení	Oceňování pozemků pro SSUD	Majetkoprávní
Stanovisko k zákonu č. 219/2000 Sb.	Převody majetku	Majetkoprávní
Email ředitel ÚV	Chyby při vynětí ZPF	Příprava
Interní sdělení RUV	K novele zákona EIA s účinností 1.11.2017	Příprava/EIA
Interní sdělení - právní oddělení	Nájemné či jiný obdobný vztah	Majetkoprávní/IČ k SP
Email - právní odbor	VB - cena a koeficienty	Majetkoprávní/IČ k SP, SOBS_VB
Interní sdělení - nová metodika pro HDM4	Prováděcí pokyny pro HDM4 - Ministerstvo dopravy	ZP, HDM4
Opatření právní oddělení	Majetkoprávní přípravy staveb D, I	Majetkoprávní/vypořádání



Email_ředitel ÚV / MŽP	Problematika vstupu na pozemky za účelem provádění geologických prací	Příprava a realizace
Email - právní odbor	Ocenění VB	Majetkoprávní/vypořádání/příprava
Dopis MD	Povolování staveb v silničním ochranném pásmu	Příprava staveb silnic
Interní sdělení	Kontrola evidence Změn během výstavby v systému Aspe	realizace
Email - právní odbor	Metodika ŘSD/GasNet(RWE) - úpravy GDPR	Příprava staveb silnic
Email - právní odbor	Základní schéma provozní škody	Příprava staveb silnic
Email + dopis na MD č.j. 241/2018-910-IPK/3	Povolování a umístění staveb a zařízení Telematika	Příprava staveb silnic
Email + dopis na MD č.j. MZP/2018/610/2611	Problematika kácení-souhlas vlastníka	Příprava staveb silnic
Email	Tabulka staveb s možným ohrožením svahovou deformací	Příprava staveb silnic
Zápis GP bez vytyčení	Katastrální úřad	Příprava staveb silnic
ISd 25421/18100/2018	Oplocení komunikací	PDPS
ISd 26954/18200/2018	ZTKP kap.11 - svodidla	PDPS
Email - právní odbor	Zveřejňování smluv ČEZ	Příprava staveb silnic
ISd č. 29833	Změna postupu při projednávání staveb ŘSD/MD	Příprava staveb silnic
Email - právní odbor	Náhrady za vyvlastnění	majetkoprávní/IČ
MD č.j. 213/2019-910-IPK/1	Stavební řízení MD - žádosti bez objektů vyjmenovaných	Příprava staveb silnic/IČ
Isd č. 85030/11000/2019	Postup při provádění měření a průzkumných prací	Příprava staveb silnic/IČ
ISd 10926/11120-RN/2019	Sborník pro oceňování železničních staveb /informace	Příprava staveb silnic

Zdroj: *Interní materiály ŘSD ČR*, 2019. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a, vlastní zpracování.

**Příloha č. 4: Tabulky postupů při řešení přeložek IS se správcí sítí v rámci ŘSD**

<b>Tabulka postupu ŘSD - ČEZ - Rámcová smlouva uzavřena 9/2015</b>	
<i>ŘSD - DÚR - situační plánec, SoBS(VZ), ČEZ projektuje, ČEZ-ÚR, ČEZ realizuje (3-stranná smlouva - jen s ŘSD)</i>	
ŘSD	Žádost o přeložku zařízení DS - součástí žádosti je situační plánec požadované změny trasy vedení
ČEZ	zašle do 30 dnů stanovisko dle přílohy č. 9 - uvede podmínky, platnost 6 měsíců
ŘSD	V rámci JŘBU(ZMR-výjimka) dojde k uzavření SoBS - příloha č. 1
ČEZ	zpracovává projektovou dokumentaci, včetně legislativního povolení a projednání majetkoprávních vztahů
ČEZ	předá ŘSD informaci o finálním technickém řešení, stanoví potřebnou lhůtu pro realizaci a očekávané náklady
ČEZ	Součástí informace bude i nejbližší možný termín pro realizaci, buď do 12 měsíců, nejdéle do 24 měsíců
ŘSD	oznámi písemně očekávaný termín realizace a zpracuje způsob provedení přeložky do dokumentace VZ na zhotovitele
ČEZ	na základě informace ČEZ provede výběr zhotovitele přeložky
ŘSD	provede výběr generálního zhotovitele - a ŘSD a ČEZ uzavřou SoR přeložky, (popřípadě ČEZ, ŘSD a Generální zhotovitel)
	SoR přeložky bude obsahovat cenu, fakturační údaje a lhůtu realizace
ŘSD	Termín zahájení realizace - na výzvu ŘSD či Generálního zhotovitele - lhůta nebude kratší než 30 dnů ode dne doručení
ČEZ	zahájí realizaci přeložky po podpisu SoR v termínu a buď
	a) po úhradě zálohy ve výši 60 % z předpokládané ceny přeložky a po předání staveniště mezi ČEZ, zhotovitelem přeložky a ŘSD
	b) -II- ve výši 100 % a po předání staveniště mezi ČEZ, zhotovitelem Př a Generálním zhotovitelem (3-stranná SoR)
ČEZ	po dokončení realizace přeložky, ČEZ zajistí získání všech potřebných práv ke stavbě, včetně vypořádání VB
ČEZ	po dokončení realizace přeložky a přejímce, vystaví konečnou fakturu zahrnující veškeré náklady

<b>Přehled ŘSD - RWE Metodický postup uzavřen 4/2014</b>
<i>ŘSD - DÚR, žádosti o stanoviska a uzavření Smlouvy o přeložce PZ, Plná moc k projednání a uzavření smluv o VB-ŘSD, ŘSD - PDPS, ŘSD-doporučí zhotoviteli zhotovitele přeložky PZ</i>
<i>Fáze od zpracování ZP ŘSD do vydání ÚR stavby</i>

ŘSD	žádost o stanovisko k existenci PZ - do žádosti je nutno zadat "předprojektová příprava"!!! - ZP
ŘSD	zpracuje DÚR - povinnost v počáteční fázi zpracování konzultovat s ÚOSS,
ŘSD	požádá o stanovisko ÚOSS k DÚR přeložky PZ a o stanovisko na celou silniční stavbu
RWE	vydá stanoviska do 30 dnů od podání žádosti (půjde o 2 samostatné žádosti a budou vydána 2 samostatná stanoviska)
<i>Fáze od nabytí právní moci ÚR do zahájení realizace stavby</i>	
ŘSD	na základě pravomocného ÚR vyplní žádost o provedení přeložky a zašle (písemně nebo e-mailem na pracoviště - stanovisko DÚR)
RWE	připraví do 30 dnů od doručení návrh Smlouvy o přeložce PZ a zašle ŘSD k podpisu, případně i plnou moc k projednání VB
ŘSD	zpracuje PDPS - ta bude zpracována v souladu s platnými předpisy DSO a vydaným ÚR
ŘSD	předá na pracoviště ÚOSS PDPS a seznam dotčených pozemků k odsouhlasení a vydání stanoviska
RWE	ve lhůtě do 30 dnů vydá stanovisko k PDPS
ŘSD	nejpozději do nahlášení stavby dojde k uzavření SoVB a bude proveden zápis VB ke všem pozemkům do KN
ŘSD	uzavírá SoVB na základě udělené plné moci a zajišťuje jejich zápis do KN, popřípadě podává žádosti o vyvlastnění
ŘSD	SoVB potvrzené KN musí být doručeny na příslušné pracoviště ÚOSS nejpozději do doby nahlášení stavby.
<i>Fáze realizace stavby přeložky PZ po uvedení do provozu</i>	
ŘSD	doporučí zhotoviteli stavby pro výběr zhotovitele přeložky PZ čerpat ze subjektů uvedených v katalogu zhotovitelů PZ DSO
RWE	má právo posoudit zhotovitele přeložky PZ, v případě že ten nesplňuje stanovenou kvalifikaci oznámí tuto skutečnost ŘSD
	pro kontroly zhotovitele při výstavbě přeložky PZ je DSO zastoupena ÚIVS
	zhotovitel přeA1:B21ložky PZ zajistí u autorizovaného projektanta zpracování RDS, v případě změn oproti PDPS projedná s ÚOSS

<b>Přehled ŘSD - CETIN - Rámcová smlouva uzavřena 7/2015</b>	
<i>ŘSD - DÚR, vyjádření CETIN a Sml. s VTI, ÚR, SoSB, CETIN realizuje (RPD) (3-stranná smlouva - jen s ŘSD (JŘBU))</i>	
ŘSD	zpracovává a projektuje DÚR, předloží CETINu k vyjádření osobě určené ve vyjádření o existenci SEK
CETIN	se k projektové dokumentaci vyjádří nejpozději do 15 pracovních dnů ode dne doručení (nesouhlas - přepracování - 15 dní)
ŘSD	žádá o vydání správního rozhodnutí na základě vyjádření o existenci SEK a smlouvy s vlastníkem technické infrastruktury

ŘSD	zajišťuje oprávnění k pozemkům. Předloží návrh SoSB (a, b) CETINu - po podepsání, zajistí podpis vlastníků. (vyvlastnění)
	v případě vyvlastnění zajišťuje pro CETIN ŘSD ČR na základě plné moci
ŘSD	se zavazuje, že ne dříve než 6 měsíců, a ne později než 105 dnů před vyhlášením ZŘ na výběr zhotovitele stavby komunikace
	včetně překládky SEK, oznámí CETINu záměr vyhlásit VZ, dále předloží platné správní rozhodnutí s projektovou dokumentací
	v rozsahu a formátech uvedených v příloze č. 6 rámcové smlouvy.
ŘSD	se zavazuje předložit CETINu nejpozději 1 měsíc před vyhlášením VZ uzavřené SoSB s vlastníky, anebo vyvlastnění práva
CETIN	se zavazuje, že nejpozději do 3 měsíců ode dne, kdy obdrželo oznámení ŘSD, vyhotoví a předá RPD, výši nákladů a SoR
	se zavazuje, že nejpozději do 2 měsíců ode dne, kdy obdrželo oznámení ŘSD, vyhotoví a předá CTN (výši nákladů a SoR )
ŘSD	vyhlásí VZ na výběr zhotovitele včetně překládky SEK-určí uchazeči zajistit překládku SEK výlučně u CETINu - dle RS 3.2.3.
CETIN	se zavazuje na výzvu zhotovitele stavby uzavřít SoR dle RS odst. 3.2.2
ŘSD	uzavře SoR dle přílohy č. 4 na základě JŘBU (ZMR), pokud překládka SEK bude realizována mimo stavbu komunikace
ŘSD	se zavazuje zajistit uzavření o zřízení služebnosti s vlastníky - předloží CETINu smlouvu o ZS, včetně GP, který ŘSD vyhotoví
	na vlastní náklady, po podepsání CETINem zajistí podpisy vlastníků a vklad služebnosti do katastru. (RS přílohy- 5a, 5b )
ŘSD	1x vyhotovení každé smlouvy je ŘSD povinu předložit CETINu nejpozději do 9 měsíců ode dne ukončení realizace překládky
ŘSD	je povinno informovat CETIN o podstatných změnách ve věcech vyvlastňovacího řízení - předávat informace vždy ke 30.dni KM

VZ - veřejná zakázka

SoBS - smlouva o smlouvě budoucí, ZŘ - zadávací řízení

RS - rámcová smlouva

ÚOSS – ústřední orgán státní správy

SoZPPZ - smlouvy o zajištění přeložky plynárenského zařízení

ÚOSS - Úsek operativní správy sítí - místně příslušná o. s. RWE

DSO - provozovatel distribuční soustavy

ÚIVS - Úsek investiční výstavby sítí

Sml. s VTI - smlouva s vlastníkem technické infrastruktury

RPD - realizační projektová dokumentace překládky SEK, kterou vyhotoví CETIN a na základě které jde určit náklady překládky SEK

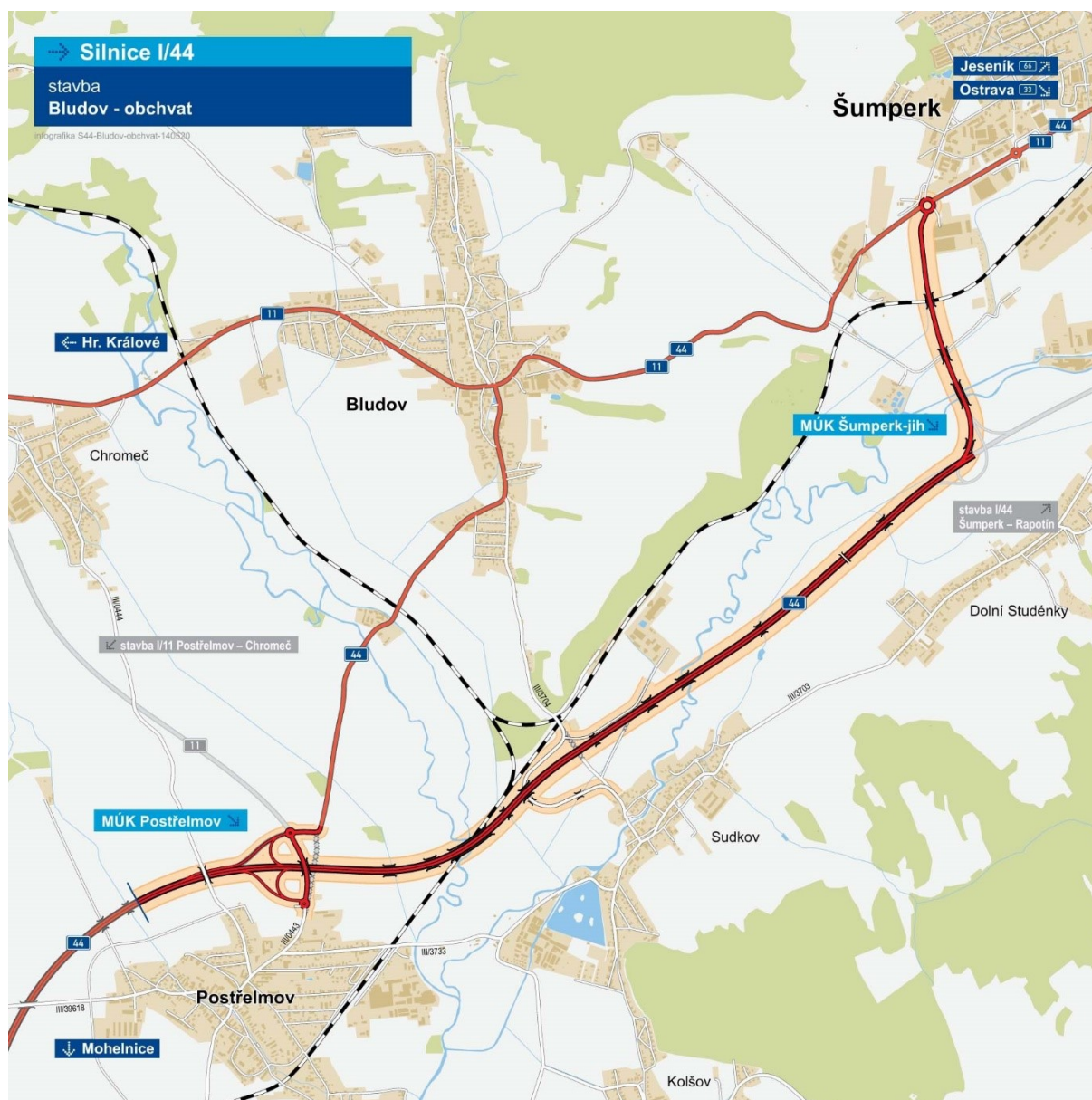
SoR - smlouva o realizaci překládky sítě elektronických komunikací

CTN - cenový a technický návrh realizace překládky SEK

KM - kalendářní měsíc

Zdroj: *Interní materiály ŘSD ČR*. 2019. Olomouc: ŘSD ČR, Správa Olomouc, Wolkerova 24a, vlastní zpracování.

## Příloha č. 5: Přehledná situace silnice I/44 Bludov - obchvat



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, p. o. *Mapová aplikace* [online]. [cit. 2019-06-25].  
Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/>.



## Příloha č. 6: Přehledná situace silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, p. o. *Mapová aplikace* [online]. [cit. 2019-06-25].  
Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/>.

## Příloha č. 7: Přehledná situace silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, p. o. *Mapová aplikace* [online]. [cit. 2019-06-25].  
Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/>.